



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 204]

नई दिल्ली, बुधवार, मई 18, 2016/वैशाख 28, 1938

No. 204]

NEW DELHI, WEDNESDAY, MAY 18, 2016/VAISAKHA 28, 1938

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण**अधिसूचना**

मुंबई, 13 अप्रैल, 2016

सं. टीएएमपी/6/2016-केओपीटी.— महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अंतर्गत निहित शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, कोलकाता पत्तन न्यास(केओपीटी) के हल्दिया डॉक कंपलेक्स पर ड्राई बल्क कार्गो तथा अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए फ्लोटिंग क्रेन सुविधा स्थापित करने के लिए, प्रशुल्क निर्धारण हेतु, कोलकाता पत्तन न्यास(केओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरणमामला सं. टीएएमपी/6/2016-केओपीटी

कोलकाता पत्तन न्यास(केओपीटी)

आवेदक

कोरम

- (i) श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य(वित्त)
- (ii) श्री रजत सच्चर, सदस्य(आर्थिक)

आदेश

(मार्च, 2016 के 30 वें दिन पारित)

यह मामला, कोलकाता पत्तन न्यास(केओपीटी) की सीमाओं में मदर वेसल व डॉटर वेसल/बार्जेज के मध्य फ्लोटिंग क्रेन सुविधा द्वारा कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु कोलकाता पत्तन न्यास(केओपीटी) के दिनांक 30 दिसंबर, 2016 के पत्र के अंतर्गत प्राप्त प्रस्ताव के बारे में है।

2.1. केओपीटी के दिनांक 30 दिसंबर के प्रस्ताव में प्रस्तुत बिन्दुओं का सारांश इस प्रकार है :

- (i) हल्दिया डाक कंपलेक्स (एचडीसी) ओर केओपीटी में विस्तृत हिंटरलैंड क्षेत्र है जिसमें मुख्यतः सेल और टाटा स्टील, एनटीपीसी, सीईएससी, एसडब्ल्यू बीपीडीसीएल के पॉवर प्लांट, उच्च कोटि की लौह अयस्क व कोयला खानें, स्थानीय चीनी, कोक व खाद निर्माण उद्योग आदि हैं और इनमें ड्राई बल्क कार्गो जिसमें कोकिंग कोयला, गैर कोकिंग कोयला, कोक चूना पत्थर, अपरिष्कृत खाद सामग्री, अपरिष्कृत चीनी, लौह अयस्क आदि शामिल हैं, से संबंधित पर्याप्त मात्रा के प्रहस्तन किए जाने की संभावनाएं हैं।
- (ii) केओपीटी ने पोतों और बार्जों के प्रहस्तन के लिए मौजूदा हल्दिया डाक कंपलेक्स (एचडीसी) में रिवराइन जेट्टी का निर्माण करके इसके कार्गो प्रहस्तन क्षमता के उन्नयन के लिए कार्रवाई शुरू की है।
- (iii) एचडीसी में पर्याप्त मात्रा में कार्गो प्रस्तन सुनिश्चित करने के लिए ड्राफ्ट बाधाओं को दूर करते समय केओपीटी ने खुले समुद्र में, ड्राई बल्क कार्गो से पूरी तरह से लदी हुई मदर वेसल के प्रहस्तन के लिए टांसलोडिंग सुविधा जैसी परियोजनाओं को आरंभ किया है।
- (iv) इसके अलावा केओपीटी ने यह भी निर्णय लिया है कि साँगर पर और अन्य गहरे ड्राफ्ट वाले स्थानों पर (अतिरिक्त कार्गो के प्रहस्तन के लिए, फ्लोटिंग क्रेन सुविधा का इस्तेमाल करते हुए, लाइटरज आपरेशन के द्वारा उच्च ड्राफ्ट सुविधा का प्रयोग किया जाए।
- (v) इस सुविधा के कार्यान्वयन के पश्चात् कार्य कार्गो को साँगर ड्राफ्ट पर ले आएगा जो कि एचडीसी ड्राफ्ट से 2 मीटर ऊंचा है और इस प्रकार लाया गया अतिरिक्त कार्गो फ्लोटिंग क्रेनों से बार्जों में स्थानांतरित किया जाएगा। उसके बाद कम भारित मदर वेसल और बार्ज एचडीसी पर खाली होने के लिए आ जाएंगे। निर्यात कार्गो के मामलों में ऐसी ही कार्रवाई विलोमतः की जाएगी।
- (vi) एचडीसी, केओपीटी द्वारा उल्लेखित यह फ्लोटिंग क्रेन सुसविधा से एचडीसी पर कार्गो के प्रहस्तन में, हल्दिया में रेल भाड़ा और बेहतर रेल सुविधाओं की उपलब्धता के कारण मूल संभारिकी लागत कमी के परिणामस्वरूप लाभकारी होगी।
- (vii) इसके अनुसरण में केओपीटी ने लाइसेंस के आधार पर सेवा प्रदाता को नियुक्त करने का निर्णय लिया है जिसके अनुसार सेवा प्रदाता प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमानों के अनुसार फ्लोटिंग क्रेन सेवाएं प्रदान करने के लिए प्रभार लगाने के लिए अधिकृत होगा।

2.2. निर्माण की जाने वाली सुविधाओं की व्यावहारिक विशेषताएं इस प्रकार हैं :

- (i) 36 मीटर तक पहुंच व 32 मी. टन क्षमता वाली क्रेन।
- (ii) डेक पर स्थापित उपर्युक्त क्रेन के साथ 50 मी. x 20 मी. x 2.5 मी. आकार का एक डंब बार्ज।
- (iii) हैच के अंदर कार्गो के एकत्रीकरण के लिए 3 सीबीएम बाल्टियों के साथ एक फ्रंट एंड लोडर।
- (iv) फ्लोटिंग क्रेन के युक्तियुक्त द्रुत गति से कार्य करने के लिए एक 50 टन बोलाई पुल टग। यह टग अधिकृत किराया आधार पर उपलब्ध कराया जाएगा।

- (v) फ्लोटिंग फेंडर का एक सेट जिसका उपयोग तैरती हुई क्रेन और पोत के बीच में किया जाएगा।
- (vi) तट और फ्लोटिंग क्रेन के बीच व्यक्तियों और सामग्री को लाने/ले जाने हेतु लौह निर्मित लांच का प्रावधान किया जाएगा। यह लांच अधिकृत किराया प्रभार आधार पर उपलब्ध कराई जाएगी।
- (vii) फ्लोटिंग क्रेन, टग सहायता से बर्थ में मदर वेसल के साथ खड़ी की जाएगी।

2.3. यह परियोजना निम्नलिखित मानदंडों के आधार पर तैयार की गई है :

- (i) फ्लोटिंग क्रेन की अभीष्ट क्षमता का परिकलन

विचारित क्रेन: सीबीजी 350 लीभर वाली (36 मीटर पंहुच वाली 35 टन एसडब्ल्यू एल) अधिकतम ग्रेव क्षमता : 22 चक्कर प्रति घंटा		
अधिकतम प्रहस्तन दर /घंटा(25 सीबीएम ग्रेव * 0.9 घनत्व * 22 चक्कर/घंटा.)	495	टन / घंटा
अधिकतम प्रहस्तन दर /दिन(495 *20)	9900	टन / दिन
आपरेटिंग लोड घटक	80%	
(क)ड्राई बल्क कार्गो की दैनिक प्रहस्तन दर (9900*0.8)	7920	
(ख)अन्य कार्गो की दैनिक प्रहस्तन दर (53.33%)	4224	
प्रहस्तन योग्य कार्गो की वार्षिक अधिकतम मात्रा		
(क)ड्राई बल्क कार्गो: (7920 एमटी x 0.7x 365 दिन x 99 %)	2003324.4	टन
(ख)अन्य कार्गो: (4224 एमटी x 0.7x 365 दिन x 1%)	10792.32	टन
योग	2014116.72	टन
फ्लोटिंग क्रेन की अभीष्टतम क्षमता (अर्थात)	2.02	एमएमपीटीए
मान लें:		
(i) ड्राई बल्क कार्गो का 92% विदेशी कार्गो और ड्राई बल्क कार्गो का 8 प्रतिशत भाग तटीय कार्गो के तौर पर माना जाएगा ।		
(ii) अन्य कार्गो का 98% विदेशी कार्गो और अन्य कार्गो का 2 प्रतिशत भाग तटीय कार्गो के तौर पर माना जाएगा ।		

- (ii) पूंजी लागत : परियोजना की कुल आकलित पूंजी 31.44 करोड़ निम्नानुसार है :

क्रम सं..	प्रयोज्य उपकरण	कारण	रु. लाखों में
1.	डंब बार्ज जेनसेट सहित जे (बार्ज आकार : 50मी x 22 मी x 2.5 मी)	मै इस्टर्न नेवीगेशन से नये डंब बार्ज के बारे में बजट संबंधी प्राप्त कीमत (क्रेन के डैक पर स्थापित करने और स्टैंड बाय जेनसेट सहित) के अनुसार है । यह कीमत सभी करों और ड्यूटियों सहित है । (रु.1100 लाख x 1 नग.)	1100.00

2.	फ्लॉटिंग क्रेन	मै. लीभेर से प्राप्त मूल्यों के अनुसार क्रेन(सीबीजी 350 लीभेर की) 36 मीटर पटुंच तथा 25 सीबीएम ग्रेव क्षमता वाली 35 टन एस डब्ल्यू एल का मूल्य के अनुसार है। यह दर यूरो में दी गई है जिसे पूरी तरह परिवर्तन घटक सूत्र के अनुसार भारतीय मुद्रा में परिवर्तित किया गया है। इस दर में कर और ड्यूटियां शामिल हैं। (2.2 एमआई यूरो @रू.72.56 प्रति यूरो + 14.71% सीमा शुल्क)	1831.13
3.	पोत हैच के अंदर कार्गो के एकत्रीकरण हेतु स्थापित करने के लिए फ्रंट एंड लोडर का मूल्य	निर्माता (बीइएमएल) के वित्तीय कोटेशन के अनुसार करें और समीश शुल्क व ड्यूटियों सहित ('30 लाख x 1 नग.)	30.00
4.	न्यूमेटिक फैडर	फैडरों का मूल्य, प्राधिकरण द्वारा ट्रांसलोडिंग मामलों में (टीएएमपी/63/2014-केओपीटी दिनांक 08-01-2015) केओपीटी द्वारा प्रस्तुत पूर्व अनुमोदित प्रस्तावों से लिया गया है ('11 लाख x 3 नग..)	33.00
5.	फुटकर और प्रचालन पूर्व व्यय @5%		149.71
योग			3143.84

(iii) प्रचालन एवं अनुरक्षण लागत

तेल इंधन	1. टग प्रचालन :- 160 लीटर प्रति घंटा, प्रतिदिन : 12 घंटे के प्रचालन के लिए.	केओपीटी पर ट्रांसलोडिंग सुविधाओं के लिए टीएएमपी द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क प्रस्ताव के अनुसार। टग प्रचालन कार्य को ट्रांसलोडिंग प्रचालन कार्य के रूप में लिया गया है। प्राधिकरण का आदेश सं.(टीएएमपी/63/2014-केओपीटी दिनांक 8.01.2015) (160 लीटर प्रति घंटा x 12 घंटे प्रचालन प्रति दिन x 255 दिन x रू. 60.25 प्रति लीटर)	294.98
	2. क्रेन प्रचालन :- (क) जब एक क्रेन 6132 घंटे के लिए प्रचालित हो तो (मुख्य इंजन के लिए) 96 लीटर प्रति घंटा प्रति क्रेन .	क्रेन निर्माता की स्पेसीफिकेशनों के अनुसार. (96 लीटर/ घंटा/ क्रेन x 6132घंटे प्रति क्रेन x रू.60.25 प्रति लीटर)	354.67

	(ख). क्रेन के प्रचालित न होने की स्थिति में 8760 घंटे के लिए 32 लीटर प्रति घंटा प्रति क्रेन.	क्रेन निर्माता की स्पेसीफिकेशनों के अनुसार. (32 लीटर/ घंटा/ क्रेन x 8760 घंटे प्रति क्रेन x ₹.60.25 प्रति लीटर)	168.89
	3. फ्रंट एंड लोडर प्रचालन:- प्रचालन की स्थिति में 20 लीटर प्रति घंटा (माना जाता है कि प्रत्येक पेलोडर प्रति दिन 6 घंटे प्रयोग होगा।	क्रेन निर्माता की स्पेसीफिकेशनों के अनुसार. (20 लीटर/ घंटा/ क्रेन x 1530 घंटे प्रति क्रेन x ₹.60.25 प्रति लीटर)	18.44
वार्षिक प्रचालन घंटे	क्रेन के मुख्य इंजन का प्रचालन समय : (365 X 24 X 0.7) = 6132 घंटे	कार्गो के स्थानांतरण के लिए क्रेन के प्रचालन के दौरान।	
	क्रेन के प्रचालन न होने की स्थिति में ऑक्स इंजन का प्रचालन समय : (365 x 24) = 8760 घंटे	क्रेन के प्रचालित न होने की स्थिति में भी स्थान आदि के लिए विद्युत आपूर्ति के लिए, आक्स इंजन 24 घंटे प्रचालित रहेगा।	
	टग : (12 X 255) = 3060 घंटे	प्राधिकरण द्वारा केओपीटी पर ट्रांसलोडिंग के लिए प्रशुल्क प्रस्ताव के अनुसार 365 दिनों तक 70 प्रतिशत गणित करते हुए केवल दिनों का आकलन किया गया है। प्रति दिन 12 घंटे का प्रचालन, टग के प्रचालन की प्रकृति को ध्यान में रखते हुए किया गया है जो ट्रांसलोडिंग आपरेशन जैसा होगा। (प्राधिकरण आदेश सं टीएएमपी/63/2014-केओपीटी दिनांक 08-01-2015)	
	फ्रंट एंड लोडर: 6 घंटे x 255 = 1530 घंटे	ये प्रचालन घंटे गोर्गो स्थानांतरण कार्य के दौरान हैच में कार्गो एक्त्रीकरण के लिए वास्तविक मांग के आधार पर लिए गए हैं।	
किराया प्रभार	टग किराया - 1.5 लाख प्रति दिन (₹1.5 लाख / दिन x 365 दिन)	प्राधिकरण द्वारा केओपीटी पर अनुमोदित ट्रांसलोडिंग सुविधाओं के प्रशुल्क प्रस्ताव के अनुसार। जो ट्रांसलोडिंग आपरेशन जैसा होगा। (प्राधिकरण आदेश सं टीएएमपी/63/2014-केओपीटी दिनांक 08-01-2015)	547.50

	स्टील बॉडी लांच किराया (कार्मिक व सामग्री सहित) रु.1750/- प्रति दिन तेल ईंधन लागत सहित रु. 550/- प्रति घंटा की दर से. (मान लें 255 दिन के लिए प्रचालन: 3 घंटे प्रति दिन)	हल्दिया के वर्तमान बाजार भाव के अनुसार	10.60
मरम्मत व अनुरक्षण	पूँजी लागत का 5%	प्राधिकरण के दिशानिर्देशानुसार	157.19
बीमा	पूँजी लागत का 1%	प्राधिकरण के दिशानिर्देशानुसार	31.44
मूल्यहास	पूँजी लागत का 10%	प्राधिकरण के दिशानिर्देशानुसार	314.38
अन्य व्यय	पूँजी लागत का 5%	प्राधिकरण के दिशानिर्देशानुसार	157.19
योग			2055.29

(iv) वार्षिक राजस्व मांग

क्रम सं.		(लाख रु.)
1.	फ्लोटिंग क्रेन के प्रचालन के लिए :	
(क).	मरम्मत और अनुरक्षण लागत	2055.29
(ख).	पूँजी लागत	3143.837
(ग).	नियोजित पूँजी पर अनुमत्त प्रत्यागम – (ख) का (16%)	503.01
	कुल वार्षिक राजस्व मांग (क+ख)	2558.30

(v) प्रत्येक शुल्क मद से अनुमानित राजस्व मांग का इकाईवार परिकलन

(क) प्रहस्तन प्रभार— कार्गो प्रहस्तन प्रभारों का परिकलन इस प्रकार है :

ड्राई बल्क कार्गो के मामलों में वार्षिक राजस्व मांग का % भाग (99%) (रु. लाखों में)	2532.72
अन्य कार्गो के मामलों में वार्षिक राजस्व मांग का % भाग (1%) (रु. लाखों में)	25.58
प्रशुल्क परिकलन:	दर प्रति मी. टन (रु. में)
(क) विदेशी कार्गो की प्रहस्तन दर प्रति मी. टन	
ड्राई बल्क कार्गो (92 %)	137.42
अन्य कार्गो (98%)	241.89
(ख) तटीय कार्गो की प्रहस्तन दर प्रति मी. टन	
ड्राई बल्क कार्गो (8 %)	82.45
अन्य कार्गो (2%)	145.13

(vi) केओपीटी की उक्त परियोजना के लिए फ्लोटिंग क्रेन सुविधा हेतु प्रस्तावित दरमान और प्रशुल्क का परिकलन इस प्रकार है:

क्रम सं.	वस्तु	इकाई	दर (रूपये)	
			विदेशी	तटीय
(i)	ड्राई बल्क कार्गो	प्रति मी.	137.42	82.45
(ii)	ड्राई बल्क कार्गो को छोड़कर अन्य	टन	241.89	145.13

3.1. प्रस्ताव की प्राप्ति भेजने के साथ हमारे दिनांक 07 जनवरी, 2016 के पत्र के अंतर्गत केओपीटी से अनुरोध किया गया था कि सभी उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को कार्य निष्पादन मानक भेजे जाएं तथा उसकी एक प्रति हमें भी भेजी जाए। केओपीटी से यह भी अनुरोध किया गया था कि क्योंकि धारा 42(3) के अंतर्गत अधिकारिता प्रबंधन, बीओटी रियायत करार माध्यम से भिन्न है, जैसा कि प्रशुल्क नीति के खंड 9.1 और खंड 9.2 में उल्लेख किया गया है, इसलिए केओपीटी पर दी जाने वाली सेवाओं के लिए अधिकतम सीमा दरें, किसी वैयक्तिक सेवा प्रदाता का संदर्भ दिए बिना, एक समान होंगी।

3.2. हमारे 07 जनवरी, 2016 के पत्र के प्रत्युत्तर में केओपीटी ने अपने 13 जनवरी, 2016 के ई-मेल द्वारा निम्न उल्लेख किया है :-

- (i) वे कार्य निष्पादन मानक जिन पर फ्लोटिंग क्रेन सुविधाओं की अभीष्टतम क्षमता का प्रस्ताव किया गया है और प्रशुल्क प्रस्ताव में उल्लेखित हैं, इस प्रकार हैं।
 - (क) ड्राई बल्क कार्गो- 7920 टन प्रति दिन
 - (ख) ब्रेक बल्क कार्गो- 4224 टन प्रति दिन
 इन्हें सेवा प्रदाता द्वारा प्राप्य कार्य निष्पादन मानक माना जाए
- (ii) फ्लोटिंग क्रेन सेवाओं के लिए निर्धारित अधिकतम सीमा दरें किसी वैयक्तिक सेवा प्रदाता का हवाला दिए, केओपीटी पर सभी के लिए एक समान होंगी।

4. निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार, केओपीटी के 30 दिसंबर, 2015 का प्रस्ताव हमारे 07 जनवरी, 2016 के पत्र के माध्यम से उपयोक्ता, उपयोक्ता संगठनों को भेजा गया था। उपयोक्ताओं को अपनी टिप्पणियां भेजने के लिए 10 दिन का समय दिया गया था। उपयोक्ताओं को यह भी सूचित किया गया था कि यह अवधि और नहीं बढ़ाई जाएगी और यदि उनकी कोई टिप्पणी प्राप्त नहीं होती है तो यह माना जाएगा कि उन्हें किसी भी प्रकार की टिप्पणी नहीं देनी है। फेडरेशन ऑफ इंडियन एक्सपोर्ट आर्गनाइजेशन (एफआईईओ) व स्टील अथॉरिटी आफ इंडिया (एसएआईएल) ने अपनी-अपनी टिप्पणियां भेजी हैं। ये टिप्पणियां फीड बैक के तौर पर केओपीटी को अग्रेषित की गई थीं। केओपीटी ने अपने 15 फरवरी, 2016 के ई-मेल के द्वारा अपनी टिप्पणियां भेजी हैं।

5. प्रस्ताव की ऊपर तौर पर जांच करने के पश्चात् हमारे पत्र दिनांक 28 जनवरी, 2016 के अंतर्गत केओपीटी से अतिरिक्त सूचनाएं / स्पष्टीकरण मांगे गए। हमारे द्वारा मांगी गई सूचनाओं और स्पष्टीकरणों और उन पर केओपीटी के प्रत्युत्तर नीचे तालिकाबद्ध किए जाते हैं :

क्रम सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचनाएं स्पष्टीकरण	केओपीटी के प्रत्युत्तर
(क)	सामान्य	
	आयात चक्र में डाटर वेसल/वार्जेज से बर्थ या निर्यात चक्र में विलोमतः कार्गो के स्थानांतरण के लिए उल्लेखित प्रशुल्क व्यवस्था की जानकारी दें।	यह व्यवस्था केवल मदर वेसल और डाटर वेसल/वार्ज के बीच कार्गो के स्थानांतरण के लिए है।
(ख)	फ्लोटिंग क्रेन की क्षमता	
(i)	आदेश सं टीएमपी/6/2013-केओपीटी के दिनांक 22 फरवरी, 2013 के द्वारा कांडला पत्तन न्यास (केपीटी	फ्लोटिंग क्रेन द्वारा कार्गो के प्रहस्तन के लिए दरें उन प्रत्याशी बोली दाताओं के परामर्श से निर्धारित की गई हैं

	<p>पर बंदर बेसिन तथा केपीटी पर टूना पर बार्ज प्रहस्तन सुविधा के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निधारण करते समय फलोटिंग क्रेन की ड्राई बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए अधिकतम प्रहस्तन दर 1300 टन प्रति घंटा पर विचार किया गया है और तत्पश्चात् 24 घंटे के प्रचालन और प्रचालन कार्य घटक के 73 प्रतिशत पर विचार करते हुए फलोटिंग क्रेन द्वारा ड्राई बल्क कार्गो की प्रहस्तन दर 22,776 टन प्रति दिन पर विचार किया गया है। इसकी बजाए केओपीटी द्वारा फलोटिंग क्रेन द्वारा ड्राई बल्क कार्गो की प्रहस्तन दर केवल 495 टन प्रति घंटा पर विचार किया गया है। उस पर 80 प्रतिशत प्रचालन कार्य घटक, 20 घंटे के हिसाब से, केओपीटी द्वारा ड्राई बल्क कार्गो की प्रहस्तन दर केवल 7920 टन प्रति दिन परिकलित की गयी है। इसलिए केओपीटी को केपीटी के मामले में ड्राई बल्क कार्गो के संबंध में विचारित प्रहस्तन दर 22776 टन पर विचार करते हुए प्रति घंटा की समीक्षा करे। अन्य कार्गो की प्रहस्तन दर में भी उपयुक्त संशोधन किया जाए।</p>	<p>जिनहें फलोटिंग क्रेन प्रचालन का अनुभव है। उनके अनुसार सागर में बहाव, लहर-बल वायु गति आदि के संदर्भ में अवस्थिति अन्य पत्तनों की अपेक्षा प्रतिकूल है, जहां फलोटिंग क्रेनें अनुकूल स्थितियों में प्रयुक्त हैं। अतः अन्य पत्तनों में लागू प्रहस्तन दर सागर के लिए संभव नहीं है जहां फलोटिंग क्रेन सुविधाएं वर्ष भर प्रचालन के लिए प्रस्तावित हैं।</p> <p>इस प्रकार वर्तमान मामले में हुक साइकल टाईम अन्य पत्तनों की अपेक्षा दीर्घकालिक होगा। इसके अतिरिक्त वर्तमान प्रस्ताव अनुसार फलोटिंग क्रेनों का प्रयोग मदर वेसल को आंशिक रूप से उतरायी के लिए (5000 से 10,000 टन तक) एचडीसी ड्राफ्ट तक लाने के लिए न कि पूरे उतरायी कार्य के लिए किया जाएगा।</p> <p>इससे भी स्थानांतरण दर प्रभावित होगी। 7920 टन की स्थानांतरण दर, उपर्युक्त सभी घटकों को ध्यान में रखते हुए तय की गई है।</p>
(ii)	<p>प्रचालन कार्य, 24 घंटे की अपेक्षा 20 घंटे किये जाने का औचित्य बताएं। केओपीटी यह भी स्पष्ट करे कि प्रचालन कार्य 24 घंटे क्यों न किया जाए।</p>	<p>सभी मदर वेसल, सागर पर ड्राफ्ट प्रतिबंधों के कारण उतरायी योग्य कुछ भार के साथ पहुंचेंगे। अतः कार्गो स्थानांतरण आपरेशनों के दौरान कुछ ऐसे अवसर भी आएंगे जब हैचों के अंदर पेलोडरों द्वारा कार्गो के एकत्रीकरण के लिए क्रेन को प्रतीक्षा करनी पड़ेगी। अतः व्यवहार की दृष्टि से कार्गो की उतरायी के लिए फलोटिंग क्रेन द्वारा 440 हुक साइकिल होंगे। ये 22 हुक साइकिल प्रति प्रतिघंटा की दर से 20 घंटों के वास्तविक क्रेन प्रचालन से पूरे होंगे तथा शेष 4 घंटे हैचों में पेलोडरों के द्वारा कार्गो के हुक प्वायंट पर एकत्रीकरण में व्यतीत होंगे। इसलिए 7920 टन प्रति दिन 440 हुक साइकिल प्रतिदिन की स्थानांतरण दर स्वीकार्य है।</p>
(iii)	<p>केओपीटी द्वारा विचारित 70 प्रतिशत उपयोक्ता घटक के अतिरिक्त क्षमता के परिकलन में 80 प्रतिशत लोड घटक पर विचार करने का कारण बताएं।</p>	<p>यह पाया गया है कि फलोटिंग क्रेन द्वारा स्थानांतरण के प्रत्येक चक्र में ग्रेब का औसतन 80 प्रतिशत आयतन कार्गो से भरा जाएगा। यह छलकाव या फैलाव मुक्त कार्य सुनिश्चित करेगा जो मिडस्ट्रीम स्थानांतरण के दौरान कार्गो की हानि और पर्यावरणीय मुद्दों को हल करेगा। 70 प्रतिशत घटक फलोटिंग क्रेन द्वारा वर्ष में प्रचालन कार्य के वास्तविक दिनों के तौर पर लिया गया है।</p>
(iv)	<p>वर्ष 2012-13 से 2014-15 तक के लिए और दिसंबर 2015 तक के लिए, ड्राई बल्क कार्गो तथा अन्य कार्गो के 99:1 अनुपात का औचित्य बताएं।</p>	<p>फलोटिंग क्रेन द्वारा प्रहस्तित किये जाने वाला कार्गो मुख्यतः ड्राई बल्क कार्गो होगा। इस प्रकार इस परियोजना में प्रस्तावित सुविधा के माध्यम से एसडीसी पर ड्राई बल्क कार्गो की अतिरिक्त मात्रा के प्रहस्तन को बढ़ावा देने पर विचार किया गया है।</p> <p>तथापि, कुछ अवसरों पर एचडीसी को, लघु ज्वार के कारण पोत के समक्ष आने वाली स्थितियों से बचने के लिए नौगमन चैनल में ड्राफ्ट कंसट्रेंट्स के कारण फलोटिंग</p>

		<p>क्रेन का प्रयोग करते हुए, एचडीसी को, ब्रेक बल्क कार्गो का प्रहस्तन करना पड़ सकता है।</p> <p>इसलिए फ्लोटिंग क्रेन द्वारा सागर पर बहुत कम अवसरों पर ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क के साथ इस प्रावधान की आवश्यकता है। इस प्रकार फ्लोटिंग क्रेन की कुल क्षमता का केवल 1 प्रतिशत ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए नियत किया गया है।</p> <p>उपर्युक्त के परिप्रेक्ष्य में उपर्युक्त कारणों से ड्राई बल्क और ब्रेक बल्क के अनुपात का आकलन वास्तविक कार्गो के आधार पर नहीं किया गया है।</p>
(v)	<p>केओपीटी ने डंब बार्ज पर केवल एक फ्लोटिंग क्रेन लगाने पर विचार किया है। इस संदर्भ में केओपीटी यह स्पष्ट करे कि क्या डंब बार्ज पर एक से अधिक क्रेने लगाना तकनीकी दृष्टि से संभव है ताकि ऐसा करके फ्लोटिंग क्रेनों से और अधिक कार्य निष्पादन संभव हो सके।</p>	<p>तकनीकी दृष्टि से यह संभव नहीं है क्योंकि ऐसी स्थिति में डंब बार्ज की स्थिरता पूर्ण अवस्थिति पर बुरा प्रभाव पड़ता है और क्योंकि फ्लोटिंग क्रेन को साँगर में प्रतिकूल सामुद्रिक स्थितियों में कार्य करना पड़ेगा।</p>
(ग) पूंजी लागत		
(i)	<p>केओपीटी ने फ्रंटएंड लोडर तथा न्यूमेटिक फैंडर्स की पूंजी लागत के समर्थन में कोई दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत नहीं किया है। केओपीटी, फ्रंट एंड लोडर्स और न्यूमेटिक फैंडर्स की लागत विवरणी के अनुसार पूंजी लागत का विस्तृत परिकलन विवरण प्रस्तुत करे।</p>	<p>फ्रंट एंड लोडर्स और न्यूमेटिक लोडर्स की लागत, प्राधिकरण द्वारा उनके आदेश सं. टीएएमपी/63/2014-केओपीटी दिनांक 8 जनवरी, 2015 के अंतर्गत केओपीटी पर ट्रांसलोडिंग सुविधाएं स्थापित करने के लिए जारी प्रशुल्क आदेश से कर ली गई हैं।</p>
(ii)	<p>केओपीटी द्वारा प्रस्तुत दस्तावेजी प्रमाणों में पाया गया है कि डंब बार्ज की लागत (डेक पर क्रेन की स्थापना सहित) 11 करोड़ रुपये आंकी गई है। तथापि केओपीटी द्वारा प्रस्तुत दस्तावेजी प्रमाणों के अनुसार उल्लेखित दर में कर और सीमा शुल्क शामिल नहीं हैं। इसलिए, केओपीटी कर और सीमाशुल्क आदि सहित डंब बार्ज की लागत की पुनरीक्षा करे।</p>	<p>यह लागत कर और सीमा शुल्क सहित है।</p>
(iii)	<p>पत्तन फ्लोटिंग क्रेन प्रचालन के लिए 3 नग न्यूमेटिक फैंडर्स की आवश्यकता का औचित्य क्या है।</p>	<p>एक न्यूमेटिक फैंडर की आवश्यकता फ्लोटिंग क्रेन यूनिक को तत्र बनाने के लिए पदरवेसल के साथ आवश्यक होगी जबकि दूसरा फैंडर एक तरु फ्लोटिंग क्रेन और दूसरी तरु</p>

		बार्ज के लिए आवश्यक है। फैडर्स का तीसरा सेट दूसरे फैडर्स को क्षति पहुंचने पर किसी आपातकालीन /क्षति की स्थिति से निपटने के लिए रखा जाएगा। ऐसा इसलिए भी है कि कार्गो का स्थानांतरण एचडीसी से काफी दूर किया जाएगा।
(घ) प्रचालन लागत		
(i)	टर्गों की किराया लागत 1.50 लाख रुपये आदेश सं. टीएएमपी/63/2014 केओपीटी दिनांक 08 जनवरी 2015 के अंतर्गत केओपीटी में ट्रांसलोडिंग प्रचालन के कार्य में मान्य किराया प्रभारों के आधार पर बतायी गई है। इस संबंध में उल्लेखनीय है कि रु. 1,50,000 प्रति दिन का टग किराया प्रभार, इस स्थिति के अनुसार मान्य था कि यह दर प्राधिकरण द्वारा कांडला पत्तन न्यास से संबंधित, पारित आदेश संख्या टीएएमपी/60/2011-केपीटी दिनांक 2/5/2012 में विचारित 1,67,000 प्रतिदिन टग किराया यप्रभार को देखते हुए सही था। समय के अंतराल और इस बीच की अवधि में मंहगाई परिणामस्वरूप टर्गों की बढ़ी हुई कीमतों के कारण अपने परिकलन में टर्गों की अद्यतन कीमत दर्शायी जाए। टर्गों के किराया प्रभार के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण भी दिए जाएं।	बाजार के वर्तमान सर्वेक्षण के अनुसार टर्गों के 50 टन के बोलाई का विचारित किराया 1.50 लाख प्रतिदिन आवश्यकतानुसार पर्याप्त है और इस लिए इस दर में वृद्धि आवश्यक नहीं है। प्राधिकरण, संदर्भ प्रशुल्क परिकलन के लिए उपर्युक्त दरों पर विचार कर सकता है
(ii)	केओपीटी द्वारा टर्गों के केवल 12 घंटे प्रति प्रचालन के लिए ईंधन लागत का आधार बताया जाए।	हल्दिया डॉक कंपलैक्स के मैरीन डिवीजन के अनुसार, कार्गो स्थानांतरण प्रचालन कार्य के लिए औसतन 12 घंटे प्रति दिन के लिए टग प्रचालन कार्य किया जाएगा।
(iii)	केओपीटी द्वारा, मुख्य इंजन द्वारा 96 लीटर प्रति घंटा प्रति क्रेन की दर से तेल ईंधन की खपत के समर्थन में निर्माण संबंधी विशिष्टताओं और 32 लीटर प्रतिघंटा प्रति क्रेन की दर से ऑक्स इंजन की खपत के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत किया जाए। यह नोट किया जाए कि मुरमुगांव पत्तन न्यास और केपीटी पर फ्लोटिंग क्रेन के लिए प्रशुल्क निर्धारित करते समय कार्य विहीन घंटों के दौरान 12 लीटर प्रति घंटा की दर से तेल ईंधन की खपत पर विचार किया गया था। यह भी नोट किया जाए कि प्रचालन और कार्य विहीन कार्य घंटों का योग, मुख्य इंजन के लिए 8760 घंटे (अर्थात् 365 x 24 घंटे) माने गए थे जबकि केओपीटी द्वारा मुख्य इंजन के कार्य विहीन घंटों के लिए तेल ईंधन लागत नहीं गिनी गई है।	सीबीजी-350 क्रेन विद्युत से चलती है यह विद्युत मुख्य और ऑक्स जेनरेटर सेटोसे प्राप्त होती है जो डंब बार्ज पर लगे हुए हैं। प्रचालन दिवसों में क्रेन को विद्युत मुख्य जेनरेटर से मिलती है जिनकी गिनती इस प्रशुल्क परिकलन में की गई। और मुख्य जेनसेट की तेल ईंधन खपत 96 लीटर प्रति घंटा है। डंब बार्ज के इन स्थानों पर विद्युत आपूर्ति के लिए यह ऑक्स जेनसेट 365 दिन x 24 घंटे प्रचालित रहेगा।
(iv)	केओपीटी, फ्रंट एंड लोडर के संबंध में 20 लीटर प्रति घंटा की दर से तेल ईंधन खपत संबंधी क्रेन निर्माता की क्रेन निर्माण से जुड़ी हुई विशेषताओं का दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत करे।	केओपीटी द्वारा, फ्रंट एंड लोडर की खपत के संबंध में विशेष अनुरोध के बावजूद, निर्माता की स्पेसीफिकेशंस का कोई दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत नहीं किया गया है।

(v)	फ्रंट एंड लोडर प्रति दिन 6 घंटे ही कार्यरत होंगे, यह कार्गो स्थानांतरण आपरेशन के दौरान हैच में कार्गो के एकत्रीकरण के लिए वास्तविक मांग पर आधारित है, इस बात का आधार बताएं। इस के समर्थन में केओपीटी द्वारा दिसंबर, 2015 तक के पिछले तीन वर्षों के आंकड़े प्रस्तुत किए जाएं।	केओपीटी द्वारा कार्गो प्रहस्तन संबंधी अनुभव के आधार पर पाया गया है कि फलोटींग क्रेन आपरेशन के माध्यम से कार्गो के पोत से बार्ज तक स्थानांतरण के लिए, कार्गो के एकत्रीकरण के लिए औसतन 6 घंटे समय की आवश्यकता होती है। इस अवधि के दौरान कार्गो एकत्रीकरण के लिए फ्रंट एंड लोडर्स का प्रयोग किया जाएगा।
(vi)	केओपीटी पुष्टि करे कि केओपीटी द्वारा सभी उपकरणों पर 10 प्रतिशत मूल्यह्रास पर विचार, कंपनी अधिनियम, 2013 के अनुसार किया गया है।	प्राधिकरण ने 23 दिसंबर 2013 के आदेश में वीओसी पत्तन न्यास पर फलोटींग क्रेन प्रबंधन के लिए 10 प्रतिशत की दर से मूल्य ह्रास गणित किया है। हमारे द्वारा भी यही दर ली गई है।
(vii)	लांच के किराए की लागत के संदर्भ में केओपीटी निम्नलिखित स्पष्ट/प्रस्तुत करे: क) रु. 1750/-के स्थायी प्रभार के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण। ख) रु. 550/- प्रति घंटा की तेल लागत के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण। ग) इस तथ्य का आधार बताएं कि लांच प्रति दिन केवल 3 घंटे प्रचालित रहेगी।	केओपीटी द्वारा मै. इस्टर्न नेवीगेशन प्राईवेट लिमिटेड से प्राप्त बजटरी ऑफर, प्रमाण के रूप में प्रस्तुत की गई है। इसमें किराया प्रभार रु .1750/- प्रतिदिन तथा ईंधन लागत रु. 550/- प्रति घंटा दिखायी गयी है। पत्तन के मरीन विभाग के अनुभव के अनुसार स्टील बॉडी लांच की औसतन प्रचालन मांग आवश्यकता 3 घंटा प्रतिदिन से अधिक नहीं होगी।
(viii)	प्राधिकरण के आदेश सं टीएमपी /30/2011 एमओपीटी दिनांक 02 मई 2012 के अंतर्गत मुरमुगांव पत्तन न्यास पर कार्गो प्रहस्तन हेतु कार्गो के प्रहस्तन प्रभार के लिए एमओपीटी द्वारा पोत से संबंधित रिकवरी के लिए पत्तन प्रभारों के रूप में केवल एक मद के तौर पर विचार किया गया है। इस संबंध में केओपीटी जांच करे कि फलोटींग क्रेन से जुड़े हुए पोत संबंधी प्रभारों को भी फलोटींग द्वारा फलोटींग क्रेन की प्रचालन लागत के आकलन में शामिल किया जाना है।	सॉगर पर वृद्धिकारक ड्राफ्ट का लाभ उठाते हुए एचडीसी पर कार्गो की आवक में बढ़ोतरी के लिए फलोटींग क्रेन सुविधाओं का प्रस्ताव किया जा रहा है। लेकिन फलोटींग क्रेन सुविधाओं से सॉगर पर अतिरिक्त कार्गो के आयात/निर्यात के प्रहस्तन की लागत में बढ़ोतरी होगी। इसलिए फलोटींग क्रेन सुविधाओं को स्पर्धात्मक दरों पर बढ़ोतरी देने के लिए केओपीटी फलोटींग क्रेनों पर प्रभार लगाने की इच्छुक नहीं है। ट्रांसलोडर के मामलों में भी ऐसा ही किया गया है इसमें यह भी जोड़ा जाए कि फलोटींग क्रेनों द्वारा प्रहस्तित कार्गो से, जब वह बर्थों पर चढ़ाया/से उतारा जाएगा तो केओपीटी के कार्गो संबंधी प्रभार में वृद्धि होगी।
(ङ) प्रहस्तन दरें		
(i)	विदेशी और तटीय ड्राई बल्क कार्गो के 92: 8 के अनुपात के समर्थन में वर्ष 2012-13 से 2014-2015 और दिसंबर 2015 तक के वास्तविक आंकड़े प्रस्तुत किए जाएं।	इस विवरण को पुनः तैयार किया गया है तथा पाया गया है कि 3 वर्षों का विदेशी तथा तटीय कार्गो अनुपात 83:17 बनता है। इसके आधार पर परिकलन पुनः किये गए हैं तथा संशोधित प्रशुल्क का प्रस्ताव किया गया है, जिसके अनुसार यह प्रस्तावित प्रशुल्क की तुलना में बहुत थोड़े अंतर से कम बैठता है। संशोधित परिकलन और दरमान प्रस्तुत किए जाते हैं।

6. इस मामले पर, केओपीटी परिसर में 01 फरवरी 2016 को एक संयुक्त सुनवाई-बैठक अयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई के दौरान, केओपीटी द्वारा प्रस्ताव के संबंध में एक पॉवर प्वायंट प्रेजेंटेशन दी गई थी तथा केओपीटी व संबंधित उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठनों ने अपनी अपनी बात रखी थी।

7.1. पूर्वोक्त अनुसार, केओपीटी द्वारा अपने 15 फरवरी 2016 के पत्र के अंतर्गत सूचना स्पष्टीकरण प्रस्तुत करते समय, अपने परिकलनों, दरमानों और कार्य निष्पादन मानकों में संशोधन किया गया है। यह संशोधन विदेशी और तटीय ड्राई बल्क कार्गो के अनुपात में पूर्ववर्ती 92:8 से 83:17 में तथा अन्य कार्गो का पूर्वा अनुपात 99:1 से 98:2 में परिवर्तित किया गया है। इस स्थिति के मद्देनजर वार्षिक राजस्व मांग वही मानते हुए, केओपीटी द्वारा निम्न प्रहस्तन प्रभागों का प्रस्ताव किया गया है।

क्रम सं..	वस्तु	इकाई	दर रुपयों में	
			विदेशी	तटीय
1.	ड्राई बल्क कार्गो	प्रति मीट्रिक टन	135.65	81.39
2.	ड्राई बल्क कार्गो से इतर		238.00	142.80

7.2. केओपीटी द्वारा निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क भी निम्नानुसार प्रस्तावित किया है :

(क). ड्राई बल्क कार्गो

कार्य निष्पादन मानक –टनों में	विदेशी	तटीय
8501-9000	142.43	85.46
7921-8500	139.04	83.42
7920	135.65	81.39
7919-7500	132.26	79.36
7499-7000	128.87	77.33

(ख). अन्य कार्गो के लिए

कार्य निष्पादन मानक –टनों में	विदेशी	तटीय
4726-5225	250	149.94
4225-4725	243.95	146.37
4224	238	142.80
4223-3725	232.05	139.23
3724-3225	226.10	135.66

नोट:

ड्राई बल्क कार्गो की 7920 टन और अन्य कार्गो के लिए 4224 टन प्रति डब्ल्युडब्ल्युडी से नीचे कार्य निष्पादन के लिए अधिकतम सीमा दर परिकलित करने के लिए जैसा कि ऊपर दिखाया गया है, बेस रेट को पहले 500 टन के लिए 2.5 प्रतिशत और आगे के 500 टन के लिए बेस रेट को 5 प्रतिशत घटा दिया गया था। इसी प्रकार 7000 टन ड्राई बल्क कार्गो के लिए और 3225 अन्य कार्गो के लिए प्रति डब्ल्युडब्ल्युडी से नीचे निष्पादन का परिकलन भी तदनुसार बेस रेट कम करके किया जाएगा।

7920 टन ड्राई बल्क कार्गो के लिए और 4224 टन अन्य कार्गो के लिए प्रति डब्ल्युडब्ल्युडी हेतु वृद्धिकारक अधिकतम सीमा दर परिकलित करने के लिए उपर्युक्त पद्धति अपनायी जाएगी और ऐसे मामले में बेसरेट पहले 500 टन के लिए 2.5 प्रतिशत की दर से बढ़ा दिया जाता है और उससे ऊपर अगले 500 टन के लिए 5 प्रतिशत की दर से बढ़ाया जाता है। यह पद्धति 9000 टन से अधिक (ड्राई बल्क कार्गो) के लिए और 5225 टन, अन्य कार्गो के लिए प्रति डब्ल्युडब्ल्युडी के लिए भी अपनाई जाएगी।

कार्गो स्थानांतरण दर, डब्ल्युडब्ल्युडी आधार पर निम्न सूत्र का प्रयोग करते हुए लाइसेंस के प्रावधानों के अनुसार परिकलित की जाएगी।

मदर वेसल और बार्जेज /डॉटर वेसल के मध्य कार्गो का स्थानांतरण x 24

कार्गो स्थानांतरण समय(घंटों में)

8.1. क्योंकि केओपीटी ने पूर्ववर्ती प्रस्तावित प्रशुल्क कार्य निष्पादन संबंध प्रशुल्क को पुनः कलित किया है और निष्पादन संबंध प्रशुल्क, जो उसके द्वारा पहले प्रस्तावित नहीं किया गया था, को भी प्रस्तावित किया था, इसलिए, केओपीटी को हमारे 12 फरवरी 2016 के पत्र के अंतर्गत अनुरोध किया गया कि इस संबंध में प्रस्तावित दरमानों और कार्य निष्पादन मानकों की एक प्रति, परामर्श में शामिल सभी उपयोक्ताओं/प्रत्याशी बोलीदाताओं को भेज दें। केओपीटी को हमें इस स्थिति से अवगत कराने की पुष्टि करने का अनुरोध किया गया।

8.2 इस संबंध में (केओपीटी ने अपने 15 फरवरी 2016 के ई-मेल की एक प्रति हमें भेजी है जिसके अंतर्गत उसने संशोधित दरमानों और कार्य निष्पादन संबंध प्रशुल्क की प्रति उपयोक्ताओं/प्रत्याशी बोलीदाताओं को भेजी है। केओपीटी ने अपने कथित ई-मेल में उपयोक्ताओं/प्रत्याशी बोलीदाताओं से अपनी अपनी टिप्पणियां 18 फरवरी 2016 तक केओपीटी को भेजने का अनुरोध किया है। इस मामले पर कार्रवाई आरंभ करने के समय तक उपयोक्ताओं/प्रत्याशी बोलीकारों आवेदकों से कोई टिप्पणियां प्राप्त नहीं हुई हैं।

9. तत्पश्चात, केओपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 25 फरवरी 2016 के (पृष्ठ 224-225 सी के अंतर्गत कहा है कि कि ये फ्लोटिंग क्रेन सुविधा का प्रस्ताव लाइसेंस के आधार पर 15 वर्षों के लिए है अतः अधिसूचित प्रशुल्क भी 15 वर्षों के लिए निम्नानुसार वैध रखा जाए :

“सूचकांकन मुद्रास्फिति के अनुसार केवल थोक मूल्य सूचकांकन के 01 अप्रैल 2014 व प्रत्येक प्रासंगिक वर्ष की प्रथम जनवरी के मध्य बदलाव के 60 प्रतिशत तक ही सीमित रखा जाएगा। प्रशुल्क की यह अधिकतम सीमा प्रत्येक वर्ष स्वतः समजित की जाएगी और व्यवस्थित प्रशुल्क सीमा, प्रासंगिक वर्ष की 1 अप्रैल से आगामी वर्ष की 31 मार्च तक लागू होगी।”

केओपीटी ने यह भी उल्लेख किया है कि प्राधिकरण द्वारा ट्रांसलोडिंग परियोजना के संबंध में प्रशुल्क की वैधता कथित परियोजना की लाइसेंस अवधि आरंभ होने से 10 वर्ष तक की अवधि के लिए अनुमत्त की गई थी जो उपर्युक्त सूचकांक के अनुसार थी। फ्लोटिंग क्रेन की परियोजना ट्रांसलोडिंग के समान है और लाइसेंस व्यवस्था अधीन उसी तरीके से 15 वर्ष की अवधि के लिए लागू की जानी है।

10. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालयी रिकार्ड में उपलब्ध है। संबंधित पक्षों द्वारा की गई बातचीत के उद्धरण संबंधित पक्षों को अलग अलग भेज दिए जाएंगे। ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariff/authority.gov.in> पर भी उपलब्ध करा दिए जाएंगे।

11. इस मामले पर कार्रवाई स्वरूप एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्न स्थिति उभर कर सामने आती है :

- (i) आर्थिक दृष्टि से विस्तृत सामुद्रिक पृष्ठ प्रदेश (हिंदरलैंड) जिसमें मुख्य स्टील प्लांट, पॉवर प्लांट व शुगर, कोक व फर्टिलाइज़र निर्माण उद्योग आदि कोलकाता पत्तन न्यास में ड्राई बल्क कार्गो जैसे कोकिंग कोल, नॉन कोकिंग कोल, कोक, चूना पत्थर खाद अपरिष्कृत सामग्री अपरिष्कृत चीनी, लौह अयस्क आदि की भारी मात्रा के प्रहस्तन की संभावनाएं बताई गई हैं। एचडीसी पर कार्गो के भारी मात्रा में प्रहस्तन सुनिश्चित करने के लिए ड्राफ्ट संबंधी रुकावटों का निवारण करते समय, केओपीटी द्वारा साँगर पर तथा अन्य निचले ड्राफ्ट वाले स्थानों पर अतिरिक्त कार्गो के प्रहस्तन के लिए फ्लोटिंग क्रेन तैनात करते हुए लाइट्रेज आपरेशन के माध्यम से उच्चतर ड्राफ्ट उपलब्धता का इस्तेमाल करने का निश्चय किया गया है। फ्लोटिंग क्रेन लगाने से कुल मिलाकर लॉजिस्टिक्स लागत में कमी करके लाभ की बात की गई। केओपीटी के अनुसार

कार्गो साँगर और गहरे ड्राफ्ट वाले अन्य स्थानों पर लाया जाएगा जहाँ लाए गए अतिरिक्त कार्गो को फ्लोटिंग क्रेनों द्वारा बार्जों में स्थानांतरित किया जाएगा और बार्जेज उत्तरायी के लिए एचडीसी पर आएंगे। निर्यात मामलों में इसके विपरीत कार्रवाई की जाएगी।

- (ii) इस संबंध में केओपीटी द्वारा एक लाइसेंस के अंतर्गत अधिकृत करते हुए सेवा प्रदाता को नियुक्त करने का निर्णय लिया गया है जिसके लिए केओपीटी व सेवा प्रदाता के बीच एमपीटी अधिनियम की धारा 42(3) के अंतर्गत एक लाइसेंस व्यवस्था 15 वर्ष के लिए स्थापित की जाएगी। लाइसेंसिंग व्यवस्था बीओटी पद्धति पर विचारित नहीं है जैसा कि केओपीटी द्वारा पुष्टि की गई है। ऐसे मामलों में जहाँ धारा 42(3) के अंतर्गत अधिकृत करने की व्यवस्था बीओटी रियायत करार से अलग है। प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 9.1 तथा 9.2 के अंतर्गत इस प्रधिकरण के द्वारा संबंधित पत्तनों पर ऐसी सेवाओं के लिए वैयक्तिक सेवा प्रदाता के संदर्भ के बिना ही अधिकतम सीमा दरें निर्धारित करने की अपेक्षा की गई है। इस प्रयोजन के लिए इन प्रभारों को नियमित करने संबंधी प्रस्ताव संबंधित महापत्तन न्यास द्वारा ही निधारित किए जाएं और इस प्रकार नियत किए गए प्रशुल्कों में कोई परिवर्तन नहीं किया जाएगा भले ही पत्तन स्वयं सेवा प्रदाता हो या सेवाएं प्रदान करने के लिए उसके द्वारा किसी निजी प्रचालक को कहा गया हो। संदर्भाधीन मामले में, पत्तन द्वारा स्वयं सेवाएं प्रदान न करने की बात करते हुए, लाइसेंसाधीन सेवा प्रदाता को अधिकृत करते हुए सेवाएं प्रदान करने की बात की गई है जो बीओटी रियायत करार के माध्यम से भिन्न है। इसलिए केओपीटी के इस मामले में प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 9.1 व 9.2 के अनुसार फ्लोटिंग के लिए अधिकतम सीमा दरें निर्धारित करने के लिए कार्रवाई शुरू की गई है।
- (iii) प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 9.2 के अनुसार यदि विशिष्ट सेवा/सुविधा के लिए ऐसी व्यवस्था के अंतर्गत संबंधित महा पत्तन न्यास द्वारा प्रशुल्क की अधिकतम सीमा दर निर्धारित नहीं की गई है तो पत्तन वैसी ही सुविधा /सेवा के लिए किसी अन्य महापत्तन पर निर्धारित प्रशुल्क को अपनाएगा। यदि किसी भी महापत्तन न्यास या कोई प्रशुल्क निधारित नहीं किया गया है या ऐसे कार्गो/सेवा/सुविधा के लिए समतुल्य प्रशुल्क निर्धारित नहीं हैं तो पत्तन न्यास प्रशुल्क दिशानिर्देशों 2008 के सिद्धांतों का अनुसरण करते हुए या क्षमता का मूल्यांकन करते हुए अभीष्टतम क्षमता का संदर्भ में एक प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है। सेवाओं की सुविधा/उपकरणों की तकनीकी स्पेसिफिकेशंस के संदर्भ में तदनुसार, केओपीटी द्वारा 2003 के दिशानिर्देशों के सिद्धांतों के संदर्भ में, अभीष्टतम क्षमता का संदर्भ लेते हुए, फ्लोटिंग क्रेन लागाने के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया है।
- (iv) केओपीटी द्वारा दिसंबर माह के अंतिम दिन प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया और इसके पश्चात प्रधिकरण द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण के प्रत्युत्तर में केओपीटी ने अपने 15 फरवरी, 2016 के पत्र के अंतर्गत परिकलनों, दरमानों और कार्य निष्पादन मानकों को संशोधित किया गया है। ये संशोधन विदेशी और तटीय पोतों द्वारा ले जाए जाने वाले ड्राई बल्क कार्गो के अनुपात 92:8 से 83: 17 में परिवर्तन तथा अन्य कार्गो के विदेशी : तटीय पोतों का अनुपात 99:1 से 98:2 में परिवर्तित करने के संबंध में है जिनमें वार्षिक राजस्व मांग में कोई बदलाव नहीं किया गया है। फरवरी 2016 का यह संशोधित प्रस्ताव कार्रवाइयों के दौरान इसके साथ पत्तन द्वारा प्रस्तुत जानकारी व स्पष्टीकरण के संदर्भ में विश्लेषण के अनुसार स्वीकार किया जाता है।
- (v) अभीष्टतम क्षमता
- (क) फ्लोटिंग क्रेन की अभीष्टतम क्षमता 2.02 मिलियन टन वार्षिक आंकी गई है। ड्राई बल्क कार्गो की प्रहस्तन दर 495 टन प्रति घंटा की तथा 80 प्रतिशत लोड फैक्टर पर तथा क्रेन के 20 घंटे प्रति दिन प्रचालन पर विचार करने हुए केओपीटी द्वारा 7920 टन दिन ड्राई बल्क कार्गो के प्रहस्तन का आकलन किया गया है। बहुउद्देशीय बर्थ में अन्य कार्गो व बल्क कार्गो के लिए अपफ्रंट दिशानिर्देशों

में निर्धारित प्रहस्तन दर का अनुपात लागू करते हुए केओपीटी द्वारा अन्य कार्गो की दैनिक प्रहस्तन दर 4224 टन प्रति दिन आकलित की गई है।

- (ख) फ्लोटिंग क्रेन की अभीष्टतम क्षमता निकालने के लिए केओपीटी द्वारा दो स्थानों पर कुशन फैक्टर का प्रावधान किया गया है। पहला फ्लोटिंग क्रेन पर 80 प्रतिशत लोड फैक्टर और दूसरा क्षमता परिकलन के तौर पर 70 प्रतिशत उपयोग घटक (यूटिलाईजेशन फैक्टर) के तौर पर। इस संबंध में यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि अभीष्टतम क्षमता के परिकलन के समय दो स्थानों पर कुशन फैक्टर का प्रावधान, कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) के मामले में बंदर बंसीन में तथा केपीटी में टूना पर, बार्ज जेट्टी पर फ्लोटिंग क्रेन की क्षमता के परिकलन के लिए, प्राधिकरण द्वारा स्वीकार किया गया है।
- (ग) फ्लोटिंग क्रेन के 20 घंटे काम करने पर विचार करने के संबंध में केओपीटी ने बताया है कि सभी मदर-वैसल साँगर पर भी ड्राफ्ट कटिनाइयों के कारण, पार्ट लोड के साथ पहुंचते हैं। अतः कार्गो स्थानांतरण संबंधी प्रचालन कार्यों के दौरान ऐसे अवसर भी होंगे कि पे-लोडरों को हैचों के अंदर कार्गो को एकत्र करने के लिए 4 घंटे प्रतीक्षा करनी पड़ती है। यह बात भी है कि किसी भी उपयोक्ता प्रत्याशी बोलीदाता ने केओपीटी द्वारा विचारित 4 घंटे के एकत्रीकरण समय के बारे में आपत्ति नहीं उठायी है। इस संबंध में पत्तन का निर्णय विश्वस्नीय है।
- (घ) अन्य कार्गो की प्रहस्तन दर निकालने के लिए बहुउद्देश्यीय बर्थ के लिए अपफ्रंट दिशानिर्देशों में निर्धारित ड्राई बल्क कार्गो और अन्य कार्गो की प्रहस्तन दर के अनुपात पर विचार करने के दृष्टिकोण पर कांडला पत्तन न्यास के बंदर बेसिन मामले में फ्लोटिंग क्रेन के क्षमता परिकलन तथा केपीटी पर टूना पर बार्ज जेट्टी पर फ्लोटिंग क्रेन के क्षमता परिकलन के लिए विचार किया गया है।
- (ङ) यद्यपि परियोजना में मुख्यता ड्राई बल्क कार्गो के प्रहस्तन का उल्लेख किया गया है, केओपीटी का मत है कि कुछ अवसर ऐसे भी होंगे जब परियोजना के अंतर्गत ब्रेक बल्क कार्गो का प्रहस्तन कार्य भी करना पड़ेगा। इस स्थिति के मद्दे नजर केओपीटी द्वारा ड्राई बल्क कार्गो और अन्य कार्गो के 99:1 अनुपात पर विचार किया गया है जो विश्लेषण अनुसार मान्य है।
- (च) इस प्रकार उपर्युक्त मानकों के आधार पर ड्राई बल्क कार्गो के बारे में फ्लोटिंग क्रेन की अभीष्टतम क्षमता 2 मिलियन टन प्रति वर्ष परिकलित होती है और अन्य कार्गो की वार्षिक अभीष्टतम क्षमता 0.02 मिलियन टन। परिणामतः केओपीटी द्वारा किए गए परिकलन के अनुसार फ्लोटिंग क्रेनों की कुल अभीष्टतम क्षमता (70 प्रतिशत इसतेमाल करने पर) वार्षिक 2.02 मिलियन टन बनती है जो विश्लेषण अनुसार मान्य है।
- (vi) पूंजी लागत
- (क) केओपीटी द्वारा विचारित पूंजी लागत में जेनसेट सहित डंब बार्ज (50 मी x 22 मी x 2.5 मी) डंब बार्ज पर एक फ्लोटिंग क्रेन, एक फ्रंट एंड लोडर, 3 न्यूमेटिक फैंडर तथा 5 प्रतिशत की दर से विविध व्यय शामिल हैं।
- (ख) एक डंब बार्ज की लागत रु.11 करोड़ की पुष्टि में दस्तावेजी प्रमाण दिया गया है। इस लागत में डैक पर क्रेन स्थापित करने (करों और बीमा शुल्क सहित) की लागत शामिल है।
- (ग) 2.2 मिलियन यूरो लागत वाली फ्लोटिंग क्रेन की कीमत की पुष्टि के लिए दस्तावेजी प्रमाण दिया गया है। और इसमें सीमा शुल्क भी शामिल है। फ्लोटिंग क्रेन की कीमत को केओपीटी

द्वारा विचारित रु.72.56 प्रति यूरो की विनिमय दर के स्थान पर रु.76.3297 प्रति यूरो की प्रचलित विनिमय दर से, मामले पर निर्णय लेते समय अद्यतित किया गया है।

केओपीटी द्वारा डंब बार्ज पर, केवल एक फ्लोटिंग क्रेन लगाने पर विचार किया गया है। इस संबंध में केओपीटी ने पुष्टि की है कि तकनीकी दृष्टि से डंब बार्ज पर एक से अधिक फ्लोटिंग क्रेनों का लगाया जाना संभव नहीं है क्योंकि यह मानते हुए कि साँगर में फ्लोटिंग क्रेन को प्रतिकूल स्थितियों में काम करना होगा, इस लिए ऐसा करने से डंब बार्ज की स्थिरता पर बुरा असर पड़ सकता है।

(घ) हैच में कार्गो के एकत्रीकरण कार्य के लिए फ्रंट एंड लोडर्स के प्रयोग का उल्लेख किया गया है। केओपीटी ने फ्रंट एंड लोडर्स के प्रयोग की कीमत 30 लाख रुपये की पुष्टि स्वरूप कोई दस्तावेज़ी प्रमाण प्रस्तुत नहीं किया है। यह लागत केओपीटी पर ट्रांसलोडिंग सुविधाओं की स्थापना के लिए प्राधिकरण द्वारा पारित प्रशुल्क आदेश सं. टीएएमपी/63/2014-केओपीटी दिनांक 08 जनवरी 2015 से ली गई है। तथापि, तत्कालीन समय में केओपीटी द्वारा संदर्भित आदेश में फ्रंट एंड लोडर की लागत केओपीटी द्वारा आकलित रु. 52.97/- है। इस स्थिति में हमारे विश्लेषण के अनुसार फ्रंट एंड लोडर की विचारित लागत 52.97 लाख मान्य है।

(ङ) केओपीटी ने न्यूमेटिक फैंडर की कीमत 11 लाख प्रति फैंडर की पुष्टि में कोई प्रमाण प्रस्तुत नहीं किया है और उल्लेख किया है कि यह लागत केओपीटी पर ट्रांसलोडिंग सुविधाएं स्थापित करने के लिए प्राधिकरण द्वारा जारी आदेश सं. टीएएमपी/63/2014-केओपीटी दिनांक 08 जनवरी 2015 से ली गई है। केओपीटी द्वारा विचारित फैंडर की कीमत केओपीटीटी द्वारा संदर्भित आदेश के अनुसार सही पायी गई है। अतः मान्य है।

जहां तक 3 न्यूमेटिक फैंडर तैनात किए जाने का प्रश्न है केओपीटी ने उल्लेख किया है कि फ्लोटिंग क्रेन का प्रचालन कार्य तीव्र गति से करने के लिए एक फैंडर का उपयोग, मदर वैसल के साथ किया जाएगा जबकि दूसरे फैंडर का उपयोग फ्लोटिंग क्रेन और दूसरी ओर बार्ज के मध्य किया जाएगा। इसके अतिरिक्त क्योंकि कार्गो का स्थानान्तरण एचडीसी से काफी दूर किया जाएगा, इस लिए केओपीटी ने तीसरे फैंडर को, आपातकाल/दो अन्य फैंडरों को क्षति पहुंचने की स्थिति में प्रयोग के लिए आरक्षित रखने की बात कही है।

(च) केओपीटी द्वारा आकलित लागत का 5 प्रतिशत खर्च, विविध पूंजी लागत के तौर पर विचारित है जो अपफ्रंट गार्डलार्न्स -2008 के अनुसार है।

(छ) फ्लोटिंग क्रेन तथा फ्रंट एंड लोडर्स के पूंजी लागत में परिवर्तन के परिप्रक्ष्य में के अनुसार जैसा कि ऊपर चर्चा की गई है पत्तन द्वारा आकलित कुल पूंजी लागत 31.44 करोड़ रुपये की अपेक्षा रु.32.68 करोड़ बनती है।

(vii) प्रचालन लागत

(क) फ्लोटिंग क्रेन को तीव्र गति से प्रचालित करने के लिए 50 टन वाले एक बोलाई पुल टग का किराया आधार पर लगाने का उल्लेख किया गया है। एक पुल टग का दैनिक भाड़ा रु.1.50 लाख है जो केओपीटी में ट्रांसलोडिंग सुविधा के संबंध में जारी आदेश सं. टीएएमपी/63/2014-केओपीटी दिनांक 08 जनवरी 2015 में स्वीकृत है, पर आधारित है। इस संबंध में केओपीटी से कहा गया था कि टग भाड़ा प्रभार रु.1,50,000 प्रतिदिन इस लिए स्वीकार्य है कि यह समुचित है क्योंकि कांडला पत्तन न्यास के मामले में प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश संख्या टीएएमपी/60/2011-केपीटी

दिनांक 02-05-2012 में, टग भाड़ा प्रभार रू.1,67,000/- प्रतिदिन नियत है। समयान्तराल और मुद्रा स्फीति के कारण टगों के किराया भाड़ा लागत में संभावित बढ़ोत्तरी के मद्देनज़र केओपीटी को अपने परिकलन में अद्यतित किराया-भाड़ा गणित करने का अनुरोध किया गया था। तथापि केओपीटी ने कहा है कि किराया-भाड़ा पर्याप्त है और इसमें किसी बढ़ोत्तरी की आवश्यकता नहीं है। अतः विश्लेषण अनुसार मान्य है।

- (ख) (i) टग, फ्लोटिंग क्रेन और फ्रंट एंड लोडर के संबंध में तैलीय इंधन पर विचार किया गया है। केओपीटी द्वारा मामले पर निर्णय लेने के समय डीज़ल की विचारित प्रचलित कीमत रू.60.25 प्रति लीटर की अपेक्षा रू. 48.33 प्रतिलीटर मान्य की गई है।
- (ii) 160 लीटर प्रति घंटा की दर से तैलीय इंधन की खपत, केओपीटी ट्रांसलोडिंग प्रचालन मामले में आदेश सं टीएएमपी/63/2014-केओपीटी दिनांक 08 जनवरी 2015 में विचारित टग द्वारा इंधन खपत पर आधारित है अतः मान्य है।
टग के प्रतिदिन 12 घंटे के प्रचालन के आधार पर तैलीय इंधन की लागत का धार केओपीटी के आंतरिक डाटा पर आधारित है जिसके अनुसार कार्गो स्थानांतरण के दौरान, प्रचालन कार्य में औसतन 12 घंटे के लिए प्रयोग होते हैं।
- (iii) फ्लोटिंग क्रेन के मुख्य इंजन द्वारा 96 लीटर प्रति घंटा की खपत की पुष्टि के लिए दस्तावेजी प्रमाण दिए गए हैं तथा वे मान्य हैं। फिर भी केओपीटी द्वारा आक्स इंजन के द्वारा 32 लीटर प्रति घंटा के तेल खपत की पुष्टि में कोई प्रमाण नहीं दिया गया है। किसी भी उपयोक्ता/प्रत्याशी आवेदक ने, केओपीटी द्वारा विचारित इस खपत के बारे में कोई आपत्ति नहीं उठायी है। मुख्य इंजन प्रतिवर्ष 6132 घंटों तथा आक्स इंजन पूरे 8760 घंटे प्रचालित रहेगा। केओपीटी के अनुसार आक्स इंजन पूरे वर्ष 24 घंटे प्रति दिन चालू रहेगा ताकि क्रेन के कार्यरत न होने की स्थिति में अवस्थानों को बिजली मिलती रहे।
- (iv) विशेष अनुरोध के बावजूद, केओपीटी ने फ्रंटएंड लोडर द्वारा 20 लीटर प्रतिघंटा की दर से तेल खपत की पुष्टि से संबंधित दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किए हैं। यद्यपि जैसा कि पहले भी कहा है कि केओपीटी के ट्रांसलोडिंग मामले में फ्रंटएंड लोडर पर विचार किया गया था, उसमें फ्रंटएंड लोडर की तेल खपत पर प्रति टन की दर से विचार किया था न कि प्रति घंटों की दर से। उपर्युक्त अनुसार प्रति टन तेल खपत के आधार पर केओपीटी द्वारा तेल की खपत 20 लीटर प्रति घंटा सही प्रतीत होती है और विश्लेषण अनुसार मान्य है।
फ्रंटएंड लोडर द्वारा कार्गो स्थानांतरण कार्य के दौरान हैच में कार्गो एकत्र करने के लिए 1530 घंटे प्रति वर्ष प्रचालन, वास्तविक आवश्यकता पर आधारित है। यह मान्य है।
- (ग) कुल पूंजी लागत का 1 प्रतिशत बीमा के लिए, 5 प्रतिशत मरम्मत और अनुरक्षण के लिए, 10 प्रतिशत मूल्यहास के लिए तथा 5 प्रतिशत विविध व्यय के लिए किया गया आकलन बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए निर्धारित दिशानिर्देश-2008 के प्रावधानों के अनुसार सही प्रतीत होते हैं।
- (घ) फ्लोटिंग क्रेन के प्रचालन और तटीय क्षेत्र में लोगों, कर्मियों और सामग्री के लाने/ लेजाने के लिए एक स्टील लांच का उल्लेख किया गया है। इस संबंध में केओपीटी द्वारा स्थायी प्रभार @ रू.1750/- प्रतिदिन और रुपये 550/- प्रति घंटा तेल इंधन के लिए नियत किया गया है। केओपीटी द्वारा दस्तावेजी प्रमाण देकर उपर्युक्त प्रभारों की पुष्टि की गई है। केओपीटी ने आंतरिक डाटा के आधार पर माना है कि यह लांच प्रतिदिन 3 घंटे के लिए प्रचालित रहेगी। अतः स्वीकार्य है।

- (viii) सुविधाओं हेतु आकलित पूंजी लागत पर नियोजित पूंजी के 16 प्रतिशत की दर से प्रत्यागम की अनुमति प्रदान की जाती है।
- (ix) इस प्रकार वार्षिक राजस्व मांग जो प्रचालन लागत व नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम का कुल योग है, केओपीटी द्वारा आकलित वार्षिक मांग रु.5.03 करोड़ की अपेक्षा रु.5.23 करोड़ निकलती है।
- (x) ड्राई बल्क कार्गो का विदेशी और तटीय अनुपात 83:17 और विदेशी व तटीय अन्य कार्गो का अनुपात 98:2 बनता है जो विदेशी और तटीय कार्गो के पिछले तीन वर्षों का औसत अनुपात है।
- (xi) वार्षिक राजस्व मांग रु. 5.23 करोड़ प्रहस्तन दरे व ड्राई बल्क व अन्य कार्गो के विदेशी व तटीय अनुपात पर विचार करतेहुए फ्लोटिंग क्रेन की दर रु. 129.33 प्रति टन ड्राई बल्क हेतु व रु. 227.84 प्रति टन अन्य कार्गो के लिए परिकलित की गई हैं जबकि पत्तन द्वारा ड्राई बल्क कार्गो के लिए 135 .65 प्रति टन व अन्य कार्गो के लिए रु. 238.00 प्रति टन प्रस्तावित की गई थी।
- (xii) उपर्युक्त स्थिति के अनुसार, केओपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणी में संशोधन किए गए हैं। संशोधित लागत विवरणी अनुलग्नक। (क) एवं अनुलग्नक। (ख) के रूप में संलग्न है।
- (xiii) (क) केओपीटी द्वारा एक संपूर्ण प्रशुल्क अनुसूची जिसमें परिभाषाएं सामान्य नोट शर्तों एवं निबंधनों सहित प्रस्तावित करें ही प्रस्तुत की गई हैं। केओपीटी द्वारा प्रस्तुत दरमान देखने पर पाया गया है कि:
- (i) तटीय पोत और विदेशगामी पोतों की जो परिभाषाएं दरमानों के प्रस्ताव के ड्राफ्ट में एस-1 में निर्धारित की की गई हैं वे केओपीटी के वर्तमान फरवरी 2014 के दरमानों दी गई परिभाषाओं के समान हैं। प्रस्तावित- सुविधा के लिए भी वही परिभाषाएं मान्य होगी।
- (ii) एस-2 पर प्रस्तावित ड्राफ्ट एसओआर में मूल्यांकन के सिद्धांत भी केओपीटी पर फरवरी 2014 में अनुमोदित वर्तमान एसओआर के समान हैं।
- (iii) एस-4 पर नोट में उल्लेख किया गया है कि ताजा जल आपूर्ति जैसी सुविधा के लिए जिसका प्रबंधन सेवा प्रदाता द्वारा केओपीटी से किया जाएगा, के लिए सेवा प्रदाता, केओपीटी को अदा की गई वास्तविक लागत की प्रतिपूर्ति करने का अधिकारी होगा। और यह निबंधन केओपीटी के फरवरी 2014 में अनुमोदित वर्तमान एसओआर के अनुसार है और ये प्रस्तावित सुविधा के लिए लागू रहेंगे।
- (ख) इसलिए, केवल प्रस्तावित ड्राफ्ट एसओआर एस 3 और एस 5 जिनमें फ्लोटिंग क्रेन द्वारा कार्गो स्थानांतरण प्रभार तथा दर अधिशायित करनेवाली निबंधन एवं शर्तें निर्धारित की गई हैं, अब निर्धारित की जाती है।
- (xiv) केओपीटी द्वारा फ्लोटिंग क्रेन से कार्गो के स्थानांतरण हेतु प्रभार से संबंधित एस 3 का विवरण , यह उल्लेख करते हुए प्रस्तुत किया है कि निर्धारित प्रभार मदर वेसल से कार्गो की उत्तरायी तथा उसे पोत/बार्ज तक सीधा स्थानांतरित करने (आयात के मामले में) तथा इसके विलोमतः निर्यात के मामले में , पोतीय मजदूरी और अन्य संबंध सेवाओं सहित है। नोट में यह भी उल्लेख है कि केओपीटी की सीमाओं में फ्लोटिंग क्रेन सुविधा स्थापित करने के स्थान या किसी अन्य ड्राफ्ट क्षेत्र में, फ्लोटिंग क्रेन के प्रचालन के

लिए यह प्रभार लागू होगा तथा क्रेन द्वारा उतारी/चढ़ायी गई मात्रा पर लागू होगा जो ड्राफ्ट सर्वे रिपोर्ट के अनुसार होगी। इसके अलावा, नोट में यह भी कहा गया है कि कार्गो प्रहस्तन के लिए एंकरेज चार्ज तथा घाट किराया और अन्य प्रशुल्क, बैसल के स्वामी/कार्गो हितधारियों द्वारा कोलकाता पत्तन न्यास को अलग से दिए जाएंगे जो केओपीटी के समय समय पर लागू दरमानों के अनुसार होंगे। क्योंकि प्रस्तावित नोट्स में प्रभार सूची में सेवाएं उल्लिखित हैं और अधिक स्पष्ट हैं, इसलिए प्रस्तावित नोट्स का अनुमोदन किया जाता है।

- (xv) (क) प्रशुल्क नीति के खंड 9.2 में उल्लेख है कि पत्तन न्यास सेवा प्रदाता द्वारा प्राप्त कार्य निष्पादन मानकों तथा कार्य निष्पादन मानकों से संबंधित प्रशुल्क का प्रस्ताव करेगा, संयुक्त सुनवाई के बाद, केओपीटी ने तदनुसार कार्य निष्पादन संबंध प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है। कम उत्पादन के लिए कम दर तथा अधिक कार्य निष्पादन के लिए उच्च दर प्रभावी है। इस प्रकार, केओपीटी द्वारा प्रस्तावित कार्य निष्पादन संबंध प्रशुल्क में बेहतर उत्पादन को प्रोत्साहन और कम कार्य निष्पादन को निरुत्साहित किया गया है। इस संबंध में यह बात नोट करने योग्य है कि कुछ महापत्तन न्यासों के मामलों में कार्गोवार निष्पादन संबंध प्रशुल्क का निर्धारण किया गया है जहां सेवा प्रदाता द्वारा हार्बर मोबाईल क्रेन तैनात करने तथा केओपीटी में ट्रांसलोडिंग सुविधा प्रदान करने का उल्लेख है।
- (ख) केओपीटी द्वारा अब प्रस्तावित निष्पादन संबंध प्रशुल्क ढांचे के अनुसार प्रत्येक दरो के प्रत्येक सलैब में पिछली स्लेब में एक समान 2.50 प्रतिशत वृद्धिकरने तथा कम होने पर प्रत्येक स्लेब में 2.50 प्रतिशत की दर से कटौती करने का प्रावधान रखा गया है। प्रयोजनार्थ, केओपीटी द्वारा अभीष्टतम क्षमता परिकलन अनुसार ड्राईबल्क कार्गो के लिए 7920 टन प्रतिदिन तथा अन्य कार्गो के लिए 4224 टन प्रतिदिन के औसतन कार्य निष्पादन पर निष्पादन-संबंध प्रशुल्क के लिए कट-आफ बिंदु पर विचार किया गया है।
- (ग) केओपीटी द्वारा प्रस्तुत स्थिति के अनुसार एवं इस आशय के आधार पर कि कार्य निष्पादन संबंध प्रशुल्क से कार्य निष्पादन की मात्रा बढ़ेगी और उपयोक्ता को हितलाभ होगा, केओपीटी द्वारा प्रस्तुत कार्य निष्पादन से संबंध प्रशुल्क प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है।
- (xvi) केओपीटी ने उल्लेख किया है कि क्योंकि फ्लोटिंग क्रेन सुविधा 15 वर्ष के लिए लाइसेंस के आधार पर शुरू करने का प्रस्ताव है इसलिए, केओपीटी पर ट्रांसलोडिंग की सुविधा के बारे में अपनाया गया प्रशुल्क सूचकांकन की शर्तों के अनुरूप वैध माना जाएगा। सूचकांकन के संबंध में केओपीटी ने इस आशय का नोट प्रस्तुत किया है कि प्रशुल्क मुद्रास्फिति के अनुसार सूचकांकित किया जाएगा परंतु यह सूचकांकन केवल थोक मूल्य सूचकांकन के 01 अप्रैल 2016 व प्रासंगिक वर्ष की प्रथम जनवरी के मध्य बदलाव के 60 प्रतिशत तक ही सीमित रखा जाएगा और प्रशुल्क की यह अधिकतम सीमा प्रत्येक वर्षस्वतः समंजित की जाएगी और व्यवस्थित प्रशुल्क सीमा, प्रासंगिक वर्ष की 1 अप्रैल से आगामी वर्ष की 31 मार्च तक लागू होगी।

यदि यह वैधता 15 वर्षों के लिए निर्धारित की जानी है तो अब निर्धारित किया गया आरंभिक प्रशुल्क, कीमतों में उतार चढ़ाव के प्रभाव का गणन किए बिना स्थिर नहीं हो सकता। क्योंकि केओपीटी द्वारा 15 वर्षों के लिए लाइसेंस देने तथा प्रशुल्क निर्धारण में 15 वर्ष का प्रवाह बनाए जाने की बात कही गई है तो केओपीटी में ट्रांसलोडिंग मामले में किए गए निर्धारण की भांति 15 वर्ष के लिए वैधता निर्धारण उचित होगा। इस प्रकार अब निर्धारित प्रशुल्क पर कीमतों में उतार चढ़ाव के प्रभाव का निपटान करने के लिए, अब नियत किए गए प्रशुल्क को सूचकांकन करने के लिए दरमानों में प्रावधान किया गया है। परंतु यह सूचकांकन 01 जनवरी, 2016 से आगे के प्रत्येक वर्ष की 1 जनवरी के मध्य होने वाले थोक मूल्य सूचकांक के

अंतर के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा। ऐसा अपफ्रंट प्रशुल्क निधारण दिशानिर्देश 2008 में निर्धारित मानकों के अनुसार किया गया है।

12.1 अन्ततः, उपर्युक्त कारणों और समग्र सोच विचार के पश्चात यह प्राधिकरण केओपीटी के मौजूदा दरमानों में निम्नलिखित प्रावधान शामिल करने के लिए अनुमोदन प्रदान करती है

फलोटिंग क्रेन द्वारा कार्गो स्थानांतरण प्रभार:				
क्रम सं.	वस्तु	इकाई	दर रुपयों में	
			विदेशी	तटीय
(1)	ड्राई बल्क कार्गो	प्रति मीट्रिक टन	129.33	77.60
(2)	ड्राई बल्क कार्गो से इतर		227.84	136.70
नोट:	(i) मदर वैसल से कार्गो की उत्तरायी के लिए तथा उसे एक पोत/बार्ज पर तदानुसार आयात के मामले में तथा निर्यात के मामले में उपर्युक्त प्रभार संयोजित प्रभार है जिसमें घाट मजदूर भाड़ा तथा अन्य सभी संबद्ध सेवाएं शामिल हैं। यह प्रभार कोलकाता पतन न्यास की सीमाओं में फलोटिंग क्रेन सुविधा की पहुंच-परिसर में तथा अन्य गहरे ड्राफ्ट क्षेत्र में फलोटिंग क्रेन सुविधा/प्रचालन के लिए लागू रहेगा तथा फलोटिंग क्रेन द्वारा उतारी/चढ़ायी गई मात्रा पर ड्राफ्ट सर्वे रिपोर्ट के अनुसार निर्धारित किया जाएगा।			
	(ii) एंकरेज पर प्रहस्तन प्रभारों के लिए पोतों, घाट भाड़ा तथा अन्य प्रभार लगाने के लिए एंकरेज प्रभार पोत के स्वामियों/कार्गो के मालिकों द्वारा अलग से कोलकाता पतन न्यास को दिया जाएगा जो केओपीटी के दरमानों के अनुसार समय-समय पर लागू होगा।			
कार्य निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क :				
निर्धारित दर कार्गो प्रतिदिन लाइसेंस करार में प्रदत्त सूत्र के अनुसार गणित 7920 टन प्रति दिन हेतु प्राप्त करने के लिए है। कार्य निष्पादन-वार स्लैब-दर इस प्रकार होगी:				
कार्यनिष्पादन मानक टनों में		विदेशी	तटीय	
8501-9000		135.88	81.53	
7921-8500		132.56	79.54	
7920		129.33	77.60	
7919-7500		126.10	75.66	
7499-7000		122.94	73.77	
अन्य कार्गो के लिए				
कार्यनिष्पादन मानक टनों में		विदेशी	तटीय	
4726-5225		239.37	143.62	
4225-4725		233.54	40.12	
4224		227.84	136.70	
4223-3725		222.14	133.29	
3724-3225		216.59	129.95	
नोट:				
7920 टन (ड्राई बल्क कार्गो) तथा उपर्युक्त अनुसार अन्य कार्गो के लिए 4224 टन प्रति डब्ल्युडब्ल्युडी से नीचे कार्य निष्पादन कार्य की उच्चतम सीमा दर गणित करने के लिए, पहले 500 टन के लिए बेस रेट 2.5 प्रतिशत कम तथा दूसरे 500 टन के लिए बेस रेट में 5 प्रतिशत की कटौती की जाएगी। इसी प्रकार ड्राई बल्क कार्गो के 7000 टन से कम तथा अन्य कार्गो के 3225 टन प्रति डब्ल्युडब्ल्युडी के लिए भी तदनसार गणना की जाएगी।				

	<p>इसी प्रकार 7920 टन (डाई बल्ककार्गो) तथा अन्य कार्गो के लिए 4224 टन प्रति डब्ल्युडब्ल्युडी से अधिक कार्य निष्पादन कार्य की उच्चतम सीमा दर गणित करने के लिए, पहले 500 टन के लिए बेस रेट 2.5 प्रतिशत तथा दूसरे 500 टन के लिए बेस रेट में 5 प्रतिशत की बढ़ोतरी की जाएगी। इसी प्रकार डाई बल्क कार्गो के 9000 टन से कम तथा अन्य कार्गो के 5225 टन प्रति डब्ल्युडब्ल्युडी के लिए भी तदनुसार गणना की जाएगी। कार्गो स्थानांतरण दर, डब्ल्युडब्ल्युडी आधार पर निम्न सूत्र के अनुसार परिकलित की जाएगी :-</p> <p>मदर वेसल और बार्जेज /डॉटर वेसल के मध्य कार्गो का स्थानांतरण x 24</p> <p>कार्गो स्थानांतरण समय(घंटों में)</p> <p>कार्गो स्थानांतरण कार्य समाप्त होने और मदर वेसल (ओजीवी) के स्थानांतरण स्थान से , नौवहन आरंभ होने से ठीक पहले, मदर वेसल(ओजीवी) के स्वामी और फ्लोटिंग क्रेन व बार्ज/डॉटर वेसल के लाइसेंसियों के प्रतिनिधियों से वास्तविक स्थिति का विवरण लिखा जाएगा तथा स्थानांतरण स्थान पर निम्नलिखित संबंधितों में बांटा जाएगा :</p> <p>(क) पोत के स्वामी /एजेंट ।</p> <p>(ख) लाइसेंस धारक का प्रतिनिधि ।</p> <p>(ग) बार्ज/डॉटर वेसल का प्रतिनिधि ।</p> <p>(घ) कनसाइनी/कनसाइनर यदि चाहें तो अपने एजेंटों / प्रतिनिधियों को वास्तविक स्थिति के विवरण पर हस्ताक्षर करने के लिए कह सकता है ।</p> <p>फ्लोटिंग क्रेन प्रभारों के दरमानों के प्रावधानों को पूरा करने के लिए फ्लोटिंग क्रेन प्रबंधन के कार्य निष्पादन मानकों के मूल्यांकन के लिए कार्गो स्थानांतरण समय, की गणना एसओएफ के आधार पर सख्ती से की जाएगी जिस पर उपर्युक्त पक्षों द्वारा हस्ताक्षर किए जाएंगे।</p> <p>प्रशुल्क की ये अधिकतम सीमा दर मुद्रा स्फीति के सूचकांकन के अनुसार, केवल थोक मूल्य सूचकांकन के 01 अप्रैल 2016 व प्रासंगिक वर्ष की प्रथम जनवरी के मध्य अंतर के 60 प्रतिशत तक ही सीमित रखी जाएगी और प्रशुल्क की यह अधिकतम सीमा प्रत्येक वर्ष स्वतः समंजित की जाएगी और व्यवस्थित प्रशुल्क सीमा, प्रासंगिक वर्ष की 1 अप्रैल से आगामी वर्ष की 31 मार्च तक लागू होगी</p> <p>ये अनुमोदित दरें इस आदेश के जारी होने पर भारत के राजपत्र में अधिसूचित होने के 30 दिन के पश्चात सूचकांकन के आधार पर तथा उपर्युक्त अनुसार 15 वर्षों तक के लिए लागू हो जाएंगी।</p>
--	--

12.2. ये अनुमोदित दरें, इस आदेश के जारी होने पर भारत के राजपत्र में अधिसूचित होने के 30 दिन के पश्चात सूचकांकन के आधार पर तथा उपर्युक्त अनुसार 15 वर्षों तक के लिए लागू हो जाएंगी।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./143/16(86)]

अनुलग्नक - I (क)

कोलकाता पत्तन न्यास(केओपीटी) की सीमाओं में मदर वेसल वडाटरवेसल/बार्ज के बीच फ्लोटिंग क्रेन द्वारा कार्गो के स्थानान्तरण के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु लागत विवरणी			
क्रम सं.	विवरण	केओपीटी द्वारा दिनांक 30.12.2015 के प्रस्ताव में प्रस्तुत <input type="checkbox"/> कलन और 15.02.2016 व 23.02.2016 के	प्राधिकरण द्वारा संशोधित <input type="checkbox"/> कलन
क	फ्लोटिंग क्रेन की अभीष्टतम क्षमता		
	प्रहस्तन दर प्रति घंटा (25क्यूबिक मीटर ग्रेब x 0.9 सामग्री का घनत्व x 22 चक्कर प्रति घंटा)	495	495
	अधिकतम कार्य घंटे	20	20
	अधिकतम प्रहस्तन दर प्रति दिन	9900	9900
	अयपेटींग लोड घटक	80%	80%
	ड्राई बल्क कार्गो की प्रहस्तन दर प्रति दिन (मी.टन/ दिन)	7920	7920
	अन्य कार्गो की प्रहस्तन दर प्रति दिन (मी.टन/ दिन)	4224	4224
	ड्राई बल्क कार्गो की प्रहस्तन दर का 53.33%		
	प्रहस्तन योग्य अधिकतम कार्गो प्रति वर्ष :		
	ड्राई बल्क कार्गो	2003324	2003324
	7920 मी.टन प्रति दिन x 365 दिन x 70% x 99 % (कार्गो का उल्लेखित भाग)		
	अन्य कार्गो	10792	10792
	4224 मी.टन प्रति दिन x 365 दिन x 70% x 1 % (कार्गो का उल्लेखित भाग)		
	अभीष्टतम क्षमता Of फ्लोटिंग क्रेन (मीट्रिक टन प्रति वर्ष)	2014117	2014116
	फ्लोटिंग क्रेन की अभीष्टतम क्षमता (मिलियन मीट्रिक टन प्रति वर्ष)	2.02	2.02
		रू. लाखों में	
B	पूँजीगत लागत		
(i)	फ्लोटिंग क्रेन		
	- डब बार्ज (50 मी. X 22 मी. x 2.5 मी.) जेनसेट सहित	1100.00	1100.00
	डब बार्ज पर फ्लोटिंग क्रेन	1831.13	1926.27
	[केओपीटी: - (2.2 मिलियन यूरो @ 72.56 प्रति यूरो + 14.71% सीमा शुल्क)]		
(ii)	फ्रंट एंड लोडर	30.00	52.97
(iii)	न्यूमेटिक फेंडर(3 नग.)	33.00	33.00
	(Rs. 11 लाख प्रति यूनिट x 3 फेंडर)		
(iv)	विविध लागतें @ 5%	149.71	155.61
	योग	3143.84	3267.85

ग	प्रचालन लागत		
(i)	50 टन बोलाई पुल टग किराया लागत	547.5	547.50
	[केओपीटी: - (रु.1.50 लाख प्रति दिन x 365 दिन)]		
(ii)	तेल ईंधन लागत		
	टग	294.98	237.09
	केओपीटी- (160 लीटर प्रति घंटा x 12 घंटे प्रचालन प्रति दिन x 365 दिन x 70% x रु.60.25 प्रतिलीटर)		
	- फ्लोटिंग क्रेन	523.57	419.98
	[केओपीटी- (मुख्य इंजन- 96 ली./घंटा x 6132घंटे x रु.60.25 प्रतिलीटर) + (□क्स इंजन- 32 लीटर प्रति घंटा x 8760 घंटेxरु.60.25 प्रति लीटर)]		
	फ्रंट एंड लोडर	18.44	14.82
	केओपीटी- (20लीटर/घंटाx 1530 घंटे xरु.60.25 प्रति लीटर)		
(iii)	बीमा (कुल पूंजी लागत का1%)	31.44	32.68
(iv)	मरम्मत और अनुरक्षण (कुल पूंजी लागत का 5%)	157.19	163.39
(v)	मूल्यहास (कुल पूंजी लागत का10%)	314.38	326.79
(vi)	लांच किराया	10.60	10.60
	केओपीटी- [स्थायी प्रभार रु.1750.00 प्रति दिन + तेल ईंधन लागत - रु.550/- प्रति घंटा x 3 घंटे प्रति दिन x 255 दिन]		
(vii)	विविध(समग्र स्थायी परिसंपत्तियों का 5%)	157.19	163.39
	योग	2055.29	1916.23
घ	नियोजित पूंजी लागत पर प्रत्यागम @ 16%	503.01	522.86
ङ	वार्षिक राजस्व मांग		
	प्रचालन लागत	2055.29	1916.23
	नियोजित पूंजी लागत पर प्रत्यागम	503.01	522.86
		2558.30	2439.09
च	प्रहस्तन दर प्रतिटन (विदेशी कार्गो)		
	-ड्राई बल्क कार्गो	135.65	129.33
	- अन्य कार्गो	238.00	227.84

	प्रहस्तन दर प्रति टन(तटीय कार्गो)		
	-ड्राई बल्क कार्गो	81.39	77.60
	अन्य कार्गो	142.80	136.70

अनुलग्नक - I (ख)										
प्राधिकरण के अनुसार										
	भार (टन)	विदेशी	तटीय	प्रहस्तन दर	कार्गो कार्य दिवस	कार्य दिवसों का प्रतिशत	राजस्व मांग		विदेशी दर प्रति टन	तटीय दर प्रति टन
ड्राई बल्क	2003324	1662759	340565	7920	253	99%	2439.09	2414.70	129.33	77.60
अन्य बल्क	10792	10576	216	4224	3	1%		24.39	227.84	136.70
	2014116	1673335	340781		256		2439.09	2439.09		
केओपीटी के अनुसार										
	भार (टन)	विदेशी	तटीय	प्रहस्तन दर	कार्गो कार्य दिवस	कार्य दिवसों का प्रतिशत	राजस्व मांग		विदेशी दर प्रति टन	तटीय दर प्रति टन
ड्राई बल्क	2003324	1662759	340565	7920	253	99%	2558.30	2532.72	135.65	81.39
अन्य बल्क	10792	10576	216	4224	3	1%		25.58	238.96	143.38
	0	1673336	340781		256		2558.30	2558.30		

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, 13th April, 2016

No. TAMP/6/2016-KOPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Kolkata Port Trust (KOPT) for fixation of tariff for the Floating Crane facility to be set up for handling of dry bulk cargo and Other cargo at Haldia Dock Complex (HDC) of KOPT as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports
Case No. TAMP/6/2016-KOPT

Kolkata Port Trust

...

Applicant

QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 30th day of March 2016)

This case relates to a proposal received from the Kolkata Port Trust (KOPT) vide letter dated 30 December 2015 regarding fixation of tariff for transfer of cargo between Mother Vessel and Daughter Vessel / barges within the limits of KOPT by Floating Crane Facilities.

2.1. The main points made by the KOPT in its proposal dated 30 December 2015 are summarised below:

- (i). Haldia Dock Complex (HDC) and KOPT have a vast economic hinterland comprising major Steel Plants of SAIL and TATA Steel, Power Plants of NTPC, CESC, WBPDC, high grade Iron Ore & Coal mines, local Sugar, Coke & Fertilizer manufacturing industries etc. and has tremendous potential to handle substantial volume of dry bulk cargo consisting of Coking Coal, Non coking Coal, Coke, Lime Stone, Fertilizer Raw Materials, Raw Sugar, Iron Ore etc.

- (ii). KOPT has initiated action for upgrading its cargo handling capacity at the existing location of Haldia Dock Complex by way of constructing riverine Jetties both for handling Ships and Barges.
- (iii). In order to ensure materialization of the potential cargo at HDC, while obviating the draft constraints, KOPT has taken up projects such as transloading facilities in the open sea for handling fully laden dry bulk Mother Vessels.
- (iv). This apart, KOPT has also decided to use the higher draft availability at Sagar and other deep draft locations for handling additional cargo by lighterage operations by using Floating Crane Facilities.
- (v). Upon implementation of this facility, the trade will bring cargo at Sagar draft which is about 2 meters higher than HDC draft and the additional cargo so brought will be transferred into barges by the Floating Crane. Thereafter, the lightened Mother Vessel and the Barges will come to HDC for discharge. The reverse operation will take place in case of export cargo.
- (vi). The Floating Crane Facilities so envisaged by HDC, KOPT would benefit the trade in increasing their cargo throughput at HDC at a reduced overall logistic cost because of low railway freight as well as better availability of rakes at Haldia for the Industries.
- (vii). In pursuance of this, KOPT has decided to engage a service provider by granting licence, in terms of which the service provider(s) will be authorized to levy charges for rendering Floating Crane Services to the trade as per Scale of Rates to be approved by TAMP.

2.2. The physical feature of the facility to be developed as given by KOPT are as follows:

- (i). A Crane of 32 metric ton capacity with 36 meters out reach.
- (ii). A Dumb Barge of size 50 m x 20 m x 2.5 m with the above crane mounted on the deck.
- (iii). A Front End Loader with 3 CBM bucket capacity for aggregation of cargo inside the hatch.
- (iv). 1 no. of 50 ton Bollard Pull Tug for manoeuvring and making fast the floating crane. The tug will be provided on charter hire basis.
- (v). 1 set of Floating Fender to be utilized between the Floating Crane and the vessel.
- (vi). A steel body launch to be provided for to & fro transportation of man and material between shore and the location of operation of floating crane. The launch will be provided on charter hire basis.
- (vii). The Floating crane will be berthed alongside the Mother vessel with the help of the Tug. The barge will be made fast alongside the Floating Crane. The cargo between the mother vessel and the Barge will be transferred by the Floating Cranes.

2.3. The project has been designed on the basis of the following parameters:-

- (i). **Optimal Floating Crane Capacity Calculation**

Crane Considered : CBG 350 of Liebherr (35 T SWL with 36 m outreach) ,Grab capacity (Max) : 25 CBM with 22 Cycles /hr		
Maximum Handling Rate/ hr (25cbm grab* 0.9 density * 22 cycle/ hr.)	495	tons / Hr
Maximum Handling rate /day (495 *20)	9900	tons / Day
Operating Load factor	80%	
a)Handling rate of Dry Bulk cargo per day (9900*0.8)	7920	
b) Handling rate of Other cargo per day (53.33% of Dry bulk)	4224	
Maximum Cargo to be handled per Annum :		
a) Dry Bulk Cargo : (7920 MT x 0.7x 365 days x 99 %)	2003324.4	tons
b) other Cargo : (4224 MT x 0.7x 365 days x 1 %)	10792.32	tons
Total	2014116.72	tons
Optimal capacity Of Floating Crane (say)	2.02	MMTPA
Assumptions:		

(i). 92% of volume of dry bulk cargo will be treated as foreign cargo while 8% of dry bulk cargo will be treated as Coastal Cargo.
(ii). 98% of volume of other cargo will be treated as foreign cargo while 2% of dry bulk cargo will be treated as Coastal Cargo.

(ii). **Capital Cost**

The estimated total capital of the project is ` 31.44 crores as given below:

Sl. No.	Equipment to be used	Reasons	₹ in lakhs
1.	Dumb Barge with genset (Barge size: 50m x 22m x 2.5m)	As per the budgetary offer obtained from M/s Eastern Navigation in respect of a new Dumb Barge including the cost of mounting the crane on the top of the deck and standby Generator set. The rate is also inclusive of all taxes and duties. (₹ 1100 lakhs x 1no.)	1100.00
2.	Floating Crane	As per budgetary offer obtained from M/s. LIEBHERR in respect of a crane (CBG – 350 of Liebherr) with 35 ton SWL at 36 meter outreach with a grab of capacity 25 CBM. The rate has been given in euro which has been duly converted into Indian rupees by means of conversion factor. The rate includes the taxes and duties. (2.2 MI Euros @ ₹72.56 per Euro + 14.71% custom duties)	1831.13
3.	Cost of Frontend Loader (for placement inside ship hatch for aggregation of cargo)	As per budgetary quotation of manufacturer (BEML) which includes taxes and duties. (₹ 30 lakhs x 1 no.)	30.00
4.	Pneumatic Fender	The cost of the fenders have been taken from the tariff proposal submitted by KOPT in case of transloading already approved by TAMP (TAMP/63/2014-KOPT dated 08.01.2015) (₹ 11 lakhs x 3 nos.)	33.00
5.	Contingency and pre-operative expenses @5%		149.71
Total			3143.84

(iii). **Operation and Maintenance Cost**

(₹ in lakhs)

Fuel	1. Tug operation : – 160 litres per hour for 12 hours operation per day.	As per the tariff proposal of transloading facilities at KOPT approved by TAMP. This has been considered as a nature of operation of tug will be almost the same as that of transloading operation. TAMP ORDER NO. (TAMP/63/2014-KOPT dated 08.01.2015) (160 litres per hour x 12 hours operation per day x 255 days x ₹ 60.25 per litre)	294.98
	2. Crane operation :- (a) 96 liter per hour per crane when the crane is in operation (operation of main engine) for 6132 hours per crane.	As per specification of the manufacturer of the crane. (96 Litres/ hour/ crane x 6132 hours per crane x ₹ 60.25 per litre)	354.67

	(b) 32 liter per hour per crane when the crane is not in operation for 8760 hours per crane	As per specification of the manufacturer of the crane. (32 Litres/ hour/ crane x 8760 hours per crane x ₹60.25 per litre)	168.89
	3. Frontend Loader operation:- 20 liter per hour when in operation. (It is assumed that payloader will work for 6 hours in a day)	As per specification of the manufacturer of the crane. (20 Litres/ hour x 1530 hours x ₹ 60.25 per litre)	18.44
Hours of operations in a year	Main engine of crane in operation : (365 X 24 X 0.7) = 6132 hours	During the operation of the crane for cargo transfer.	
	Auxiliary Engine when the crane is not in operation: (365 x 24) = 8760 hours	The auxiliary engine will be in operation round the clock for supplying power to the accommodation etc. even when the crane is not in operations.	
	Tug : (12 X 255) = 3060 hours	As per the tariff proposal of transloading facilities at KOPT approved by TAMP. Only the number of days in a year has been estimated by taking 70% of 365 days. This operating hours of 12 hours a day has been considered as a nature of operation of tug will be almost the same as that of transloading operation. TAMP ORDER NO. (TAMP/63/2014-KOPT dated 08.01.2015).	
	Front End Loader : 6 hours x 255 = 1530 hour	The hours of operation has been taken on the basis of actual requirement for cargo aggregation inside the hatch during cargo transfer operations.	
Hire charge	Tug hire- 1.5 lakhs per day (₹ 1.5 lakhs / day x 365 days)	As per the tariff proposal of transloading facilities at KOPT approved by TAMP. This has been considered as a nature of operation of tug will be almost the same as that of transloading operation. TAMP ORDER NO. (TAMP/63/2014-KOPT dated 08.01.2015).	547.50
	Steel body launch hire (including operating man & material) : ₹ 1750/- per day with fuel cost ₹ 550/- per hour. (Assumed run 3 hours per day for 255 days)	As per current market price at Haldia.	10.60
Repair & Maintenance	5% of capital cost	As per TAMP guideline	157.19
Insurance	1% of capital cost	As per TAMP guideline	31.44
Depreciation	10% of capital cost	As per TAMP guideline	314.38
Other expenses	5% of capital cost	As per TAMP guideline	157.19
Total			2055.29

(iv). **Estimation of Annual Revenue Requirement**

Sl. No.		(₹ in Lakhs)
1.	For operation of Floating Crane :	
(a).	Operation & Maintenance Cost	2055.29
(b).	Capital Cost	3143.837
(c).	Allowable Return on Capital Employed (16%) of (b)	503.01
	Total revenue Requirement (a+b)	2558.30

(v). **Calculation showing unit tariff to meet the Estimated Revenue Requirement from each tariff items.**(a) Handling Charge – The Calculation of Cargo Handling Charges is as follows:

% share of Annual Revenue requirement in case of Dry Bulk Cargo (99%) (₹ in Lakhs)	2532.72
% share of Annual Revenue requirement in case of other Cargo of (1%) (₹ in Lakhs)	25.58
TARIFF CALCULATION :	Rate per MT in ₹
A) HANDLING RATE OF FOREIGN CARGO PER MT	
DRY BULK CARGO (92 %)	137.42
OTHER CARGO (98%)	241.89
B) HANDLING RATE OF COASTAL CARGO PER MT	
DRY BULK CARGO (8 %)	82.45
OTHER CARGO (2%)	145.13

(vi). The KOPT has furnished the proposed Scale of Rates (SOR) and Calculation of tariff for Floating Crane Facilities for the said project as given below:

Sl. No.	Commodity	Unit	Rate in ₹	
			Foreign	Coastal
(i).	Dry Bulk Cargo	Per	137.42	82.45
(ii).	Other than Dry Bulk Cargo	Metric Tonne	241.89	145.13

3.1. While acknowledging the proposal, the KOPT was requested vide our letter dated 7 January 2016 to forward the Performance Standards to all users/ user organisations, with a copy endorsed to us. Further, the KOPT was requested to note that since the authorisation arrangement under section 42(3) is other than by way of a BOT concession agreement, as stipulated in clauses 9.1 and 9.2 of the Tariff Policy, 2015, ceiling rates would be prescribed for the service to be applied commonly at the KOPT without reference to any individual service provider.

3.2. In response to our letter dated 7 January 2016, the KOPT has made following submissions vide its email dated 13 January 2016:-

- (i). The Performance Standard on which the optimum capacity of the floating crane facilities have been proposed and mentioned in the Tariff proposal are as follows:
- Dry Bulk cargo – 7920 tonnes per day.
 - Break Bulk Cargo – 4224 tonnes per day

The above may be considered as performance standards to be achieved by the service provider.

- (ii). The ceiling rates that would be prescribed for the services of Floating Crane shall be applied commonly at the KOPT without reference to any individual service provider.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the proposal of the KOPT dated 30 December 2015 was forwarded to the users/ user organisations vide our letter dated 7 January 2016. The users were given 10 days' time to forward their comments. The users were also informed that no further extension will be granted to respond and if no comments are received from them, it would be presumed that they have no comments to offer. The Federation of Indian Exports Organisation (FIEO) and Steel Authority of India (SAIL) have furnished their comments.

These comments were forwarded to KOPT as feedback information. The KOPT vide its email dated 15 February 2016 has responded to their comments.

5. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, additional information/ clarifications were sought from KOPT vide our letter dated 28 January 2016. The KOPT vide its email dated 15 February 2016 has furnished the information / clarification. While responding to the information / clarification sought by us, the KOPT has modified its calculations, Scale of Rates and Performance Standards. The information / clarification sought by us and response of KOPT thereon are tabulated below:

Sr. No.	Information/ clarification sought by us	Response of KOPT
(A).	General:	
(i).	The tariff arrangement envisaged for transfer of cargo from Daughter Vessel / Barges to berth in import cycle and vice-a-versa in the export cycle to be clarified.	The tariff arrangement envisaged is for transfer of cargo between mother vessel and Daughter vessel /barge only.
(B).	Capacity of the Floating Crane:	
(i).	While fixing upfront tariff for the Barge handling facility at Bunder Basin at Kandla Port Trust (KPT) as well as at Tuna at KPT vide Order no. TAMP/6/2013-KPT dated 22 February 2013, the maximum handling rate of a Floating Crane has been considered at 1300 tonnes per hour in respect of Dry Bulk cargo. Thereafter, by considering an Operating load factor of 73% and 24 hours of operation, the handling rate of dry bulk cargo by a Floating Crane has been considered at 22,776 tonnes per day. As against this, the KOPT is seen to have considered the handling rate of Floating Crane for handling dry bulk cargo at only 495 tonnes per hour. Thereafter, by considering an operating load factor of 80% and 20 hours of operation, the handling rate of dry bulk cargo by a Floating crane has been worked out by KOPT at 7920 tonnes per day only. The KOPT to, therefore, review the capacity of Floating Crane by considering a handling rate of 22,776 tonnes per hour in respect of dry bulk cargo, as considered in the case of KPT. The handling rate of other cargo is also to be modified suitably.	<p>The Handling rate of cargo by Floating crane has been fixed in consultation with the prospective bidders who have experience in operating floating crane. According to them the conditions prevailing at Sagar in terms of current & wave force, wind speed etc, are rather adverse as compared to other ports, where the Floating cranes work under favourable conditions. Hence, the handling rate possible at other ports will not be possible at Sagar where the floating crane facilities are proposed to be created for round the year operations.</p> <p>As such, the hook cycle time in the instant case will be longer as compared to other ports.</p> <p>Besides in the instant proposal, the Floating crane is proposed to be used for partial unloading (between 5000 to 10000 tons) of the mother vessels to bring her up to the HDC draft and not for full unloading. This will also affect the transfer rate.</p> <p>The transfer rate of 7920 tons has been proposed keeping all the above factors into view.</p>
(ii).	The consideration of operation for only 20 hours instead of 24 hours in a day to be justified. KOPT to also clarify why 24 hour operation should not be considered.	<p>All the mother vessels will come with part load because of draft restrictions at Saugor also. Hence, during the cargo transfer operations, there will be occasions when the Floating Crane will have to wait for aggregation of cargo by the Payloaders inside the hatches. So practically, there will be 440 hook cycles by the Floating Crane in a day for unloading of cargo. This will be achieved at a rate of 22 hook cycles per hour for 20 hours of actual crane operation and the remaining 4 hours will be used for aggregation of cargo at the hook point by using Payloaders inside the hatches.</p> <p>So for computation of transfer rate of 7920 per day, 440 hook cycles per day has been considered.</p>
(iii).	The reason for considering a load factor of 80% in the calculation of capacity in addition to the 70% utilization factor considered by KOPT to be justified.	<p>It has been envisaged that on an average 80 % volume of the grab will be filled up with cargo in each cycle of transfer operations by the Floating Crane. This will also ensure spillage free operations which are required for addressing cargo loss and environmental issues for midstream transfer.</p> <p>The factor of 70% was taken as the actual days of operation in a year by the Floating Crane.</p>

(iv).	The ratio of dry bulk cargo and other cargo at 99:1 to be justified with actuals for the years 2012-13 to 2014-15 and upto December 2015.	<p>The cargo to be handled by the Floating Crane will be predominantly dry bulk cargo. As such, this project has been conceived to encourage handling of additional volume of dry bulk cargo at HDC through the proposed facility.</p> <p>However, there may be occasions when HDC may be required to handle break bulk cargo using the Floating Crane because of draft constraints in the navigable channel leading to HDC, for avoiding situations of neaping of vessels etc. As such, a provision is required to be kept along with tariff for handling break bulk cargo on very limited occasions at Saugor by the Floating Crane. As such, only 1% of the total Floating Crane capacity has been assigned for handling of break bulk cargo.</p> <p>In view of the above, the ratio of dry bulk and break bulk has not been estimated on the basis of actual cargo but for reasons stated above.</p>
(v).	The KOPT has considered deployment of one no. of Floating Crane on the Dumb Barge. In this context, the KOPT to clarify whether it is technically feasible to deploy more number of cranes on the Dumb barge, thereby possibly leading to achieving higher productivity by the Floating Crane.	It is technically not possible as because in such a situation the stability of the dumb Barge may be severely affected considering that the Floating Crane will have to work in adverse sea condition in Saugor.
(C).	Capital Costs:	
(i).	The KOPT has not furnished documentary evidence in support of the capital cost of the Front End Loader and Pneumatic Fenders. The same to be furnished. The KOPT to furnish detailed working to arrive at the capital cost of the Front End Loader and Pneumatic Fenders as considered in the cost statement.	The Cost of Front End loaders & Pneumatic fenders has been taken from the tariff order passed by TAMP for setting up of Transloading Facilities at KOPT vide order No. TAMP/63/2014-KOPT dated 08 January 2015.
(ii).	From the documentary evidence furnished by the KOPT, it is seen that the cost of Dumb barge including the cost of setting crane on top of the deck is estimated at ₹11 crores. However, as per the documentary evidence furnished by the KOPT, the said rate is exclusive of taxes and duties. The KOPT to, therefore, review the cost of dumb barge by taking into account the applicable taxes and duties.	This cost is inclusive of taxes & duties.
(iii).	The requirement of 3 nos. of Pneumatic Fenders for the Floating Crane operation as considered by the port to be justified.	1 no of Pneumatic Fenders will be required to make fast the Floating crane unit with the mother vessel while another fender will be utilised between the Floating crane and the Barge on the other side. The 3rd set of Fender will be kept as reserve in case of any emergency situation/ damage to the other two sets. This is more so because the cargo transfer will take place at a distance significantly away from HDC.
(D).	Operating Costs:	
(i).	The cost of hire of Tugs at ₹ 1.50 lakhs per day is reported to be based on the hire charges considered in KOPT transloading operation vide Order no. TAMP/63/2014-KOPT dated 08 January 2015. In this regard, it may be recalled that the tug hire charges of ₹ 150000/- per day was relied upon considering the position that this rate was reasonable considering the tug hire charges of about ₹ 167000/- per day considered in the Order No. TAMP/60/2011-KPT dated 02.05.2012 passed by this Authority pertaining to Kandla Port Trust.	As per present market survey, the cost of hiring a Tug of 50 ton bollard pull at ₹ 1.50 lakhs per day is considered to be adequate to serve the requirement and therefore such rate does not call for any upward increase. TAMP may accordingly, consider the said hiring rate for computing the reference tariff.

	Considering the time gap and the possible increase in the hire cost of tugs during the intervening period, due to inflation the KOPT to take into account the latest hire charge of tugs in its calculation. Documentary evidence in support of the hire of tugs is also to be furnished.	
(ii).	KOPT to furnish the basis for considering fuel cost of Tugs for only 12 hour operation per day.	According to the Marine Division of Haldia Dock Complex, Tug Operation will be required on an average for 12 hours a day during cargo transfer operations.
(iii)	KOPT to furnish the documentary evidence i.e. "specification of manufacturer of crane" in support of the fuel consumption of main engine at 96 liters per hour per crane and auxiliary engine at 32 liters per hour per crane. It may be noted that while fixing tariff for the use of Floating Crane at Mormugao Port Trust (MOPT) and KPT, a fuel consumption of 12 liters per hour was considered during idle hours. It may also be noted that the aggregate of working hours and idle hours for the main engine was considered at 8760 hours i.e. (365 days x 24 hours), whereas the KOPT proposal has not captured the fuel cost for idle hours for main engine.	<p>CBG 350 crane runs by power and such power is supplied from the main & Auxiliary Gen sets installed on Dumb barge. The Power to Crane is supplied from main generator set during the days of operation envisaged under this tariff calculation and the fuel consumption of main generator set is 96 lit per hour. The auxiliary generator set will run for 365 days for 24 hours to supply the electrical power to the accommodations etc. of the dumb barge when the fuel consumption will be 32 liters per hour.</p> <p>(The documentary evidence furnished by KOPT vide its email dated 23 February 2016 states that crane can be operated either by shore power supply or through generator and that the fuel consumption of the generator is approximately 90 to 100 litres / hour. The KOPT has not furnished any document in support of fuel consumption of auxiliary engine at 32 litres / hour.)</p> <p>(Copy of Fuel Bill of IOCL for December 2015 is furnished by KOPT vide email dated 23.02.2016, reflecting a rate of ₹ 60.25 per litre).</p>
(iv).	KOPT to furnish the documentary evidence i.e. "specification of manufacturer of crane" in support of fuel consumption of 20 litres per hour in respect of Front end loaders.	[Copy of confirmation from the crane manufacturer in support of fuel consumption of front end loaders is not provided by KOPT, inspite of a specific request made in this regard]
(v).	The basis for assuming that the Front end loader will work for only 6 hours per day is reported to be based on actual requirement for cargo aggregation inside the hatch during cargo transfer operations. KOPT to furnish actual data for the past 3 years upto December 2015 in support of this position.	On the basis of cargo handling experience of KOPT, it has been envisaged that on an average 6 hours of time will be required per day of operations for aggregation of cargo at the hold of vessel during transfer of cargo from vessel to barge by means of Floating crane operation. During this period, the Front-end loaders will be used for aggregation of cargo.
(vi).	KOPT to confirm that the depreciation rate of 10% considered by KOPT across all equipment, is as per the Companies Act, 2013.	TAMP has considered 10% as rate of depreciation for the floating crane arrangements for the VOC Port Trust in its order passed on 23rd December, 2013. We have taken the same rate of depreciation.
(vii).	With respect to cost towards hire of launch, KOPT to clarify / furnish the following: (a). Documentary evidence in support of fixed charge of ₹ 1750 per day. (b). Documentary evidence in support of fuel cost at ₹ 550/- per hour. (c). Basis for assuming that the launch would be in operation for only 3 hours per day.	<p>The KOPT has furnished copy of Budgetary offer from M/s Eastern Navigation Private Limited for evidence. This reflects the hire charge at ₹ 1750/- per day and fuel cost of ₹ 550 per day.</p> <p>As per experience of marine department of port, the average operational requirement of steel body launch will not be more than 3 hours per day.</p>
(viii).	In the case pertaining to fixation of cargo handling charges for use of Transhipper (30 TPD) provided	The Floating Crane facilities are being proposed to increase throughput of cargo at HDC by taking

	by authorised service providers at the Mormugao Port Trust vide Order no. TAMP/30/2011-MOPT dated 02 May 2012, the MOPT has considered the component of port charges as one of the items of operating towards recovery of vessel related charges on the transloader. In this context, the KOPT to examine whether vessel related charges pertaining to Floating Crane has to be taken into account for estimation of operating cost of Floating Crane.	advantage of incremental draft at Saugor. However, the Floating Crane facilities will add to the cost of handling to the importers / exporters for bringing additional cargo at Saugor. Therefore, with a view to promote Floating Crane facilities at a competitive rate, KOPT does not intend to levy any charge on the Floating Crane. This has also been considered for the transloader. It may also be added that the cargo that will be handled by the Floating Crane will add cargo related revenue to KOPT when such cargo will be loaded / unloaded at KOPT berths.
(E).	Handling Rates:	
(i)	The ratio of foreign and coastal dry bulk cargo at 92:8 to be supported with actuals for the years 2012-13 to 2014-15 and upto December 2015	The details have been reworked and it has been found that the average foreign coastal ratio taking the 3 years in view comes to 83:17. On the basis of this, the calculations have been reworked and the revised tariff has been proposed accordingly which is marginally lower than the proposed tariff. The revised calculations and Scale of Rates are furnished.

6. A joint hearing in this case was held on 1 February 2016 at the KOPT premises. At the joint hearing, the KOPT made a brief power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the KOPT and the concerned users/ user organizations have made their submissions.

7.1. As stated earlier, the KOPT while furnishing the additional information/ clarification vide its letter dated 15 February 2016 has modified its calculations, Scale of Rates and Performance Standards. The modification in the calculation is to the limited extent of changing the ratio of foreign and coastal of dry bulk cargo from the earlier ratio of 92:8 to 83:17 and changing the ratio of foreign and coastal of other cargo from the earlier ratio of 99:1 to 98:2. In view of this position, keeping the annual revenue requirement intact, the KOPT has proposed the following handling charges:

Sl. No.	Commodity	Unit	Rate in ₹	
			Foreign	Coastal
1.	Dry Bulk cargo	Per Metric Tonne	135.65	81.39
2.	Other than dry bulk cargo		238.00	142.80

7.2. The KOPT has also proposed productivity linked tariff as given below:

(a). **For Dry Bulk cargo**

Performance Standard in tons	Foreign	Coastal
8501-9000	142.43	85.46
7921-8500	139.04	83.42
7920	135.65	81.39
7919-7500	132.26	79.36
7499-7000	128.87	77.33

(b). **For other cargo**

Performance Standard in tons	Foreign	Coastal
4726-5225	250	149.94
4225-4725	243.95	146.37
4224	238	142.80
4223-3725	232.05	139.23
3724-3225	226.10	135.66

Note: To calculate the ceiling rates for Performance below 7920 tonnes (for Dry Bulk Cargo) and 4224 tonnes (for other Cargo) per WWD as shown above, the base rate was reduced by 2.5% for first five hundred tonnes and for the 2nd five hundred tonnes the rate was reduced by

5% of the base rate. Likewise performance below 7000 tonnes (for dry bulk cargo) and 3225 tonnes (for other cargo) per WWD shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

The same methodology shall also be adopted to calculate the incremental ceiling rate beyond 7920 tonnes (for Dry Bulk Cargo) and 4224 tonnes (for other Cargo) per WWD and in such case the base rate is increased by 2.5% for first five hundred tonnes, 5% for 2nd five hundred tonnes over the base rate. The same methodology shall be adopted to calculate the rate beyond 9000 tonnes (for dry bulk cargo) and 5225 tonnes (for other cargo) per WWD.

The Cargo Transfer Rate shall be computed on WWD basis as per the provisions of the license using following formula:

$$\frac{\text{Total cargo transferred between mother vessel and the barges/Daughter vessels} \times 24}{\text{Cargo transfer time in hours}}$$

8.1. Since the KOPT was seen to have recast its earlier proposed tariff and had also proposed productivity linked tariff, which was not proposed by it earlier, the KOPT was requested vide our letter dated 12 February 2016 to forward a copy of its proposed Scale of Rates and Performance Standards to all users/ prospective applicants who have been consulted in the case in reference. The KOPT was requested to confirm this position to us.

8.2. In this connection, the KOPT has endorsed to us, a copy of its email dated 15 February 2016, wherein it has forwarded the revised Scale of Rates and Performance linked tariff to users/ prospective applicants. The KOPT vide the said email has also requested the users/ prospective applicants to furnish their comments within 18 February 2016 to KOPT with a copy endorsed to TAMP. We are not in receipt of any comments from users/ prospective applicants till the case was taken up for finalization.

9. Thereafter, the KOPT vide its e-mail dated 25 February 2016 has stated that since the Floating Crane facilities are proposed to be created on licence basis for a period of 15 years, the notified tariff be kept valid for a period of 15 years subject to the indexation as follows:-

“The Tariff will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 April, 2014 and 1 January of every succeeding year. Such automatic adjustment of Tariff will be made every year and the adjusted tariff cap will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.”

The KOPT has also stated that TAMP had earlier allowed validity of the tariff in respect of the transloading project for a period of 10 years, commensurate with the period of licence of the said project subject to the above indexation. The project of Floating Crane is a project similar to transloading and is going to be implemented through licensing arrangement in the same manner for a period of 15 years.

10. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

11. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). Owing to a vast economic hinterland comprising of major Steel Plants, Power Plants and Sugar, Coke & Fertilizer manufacturing industries etc., Haldia Dock Complex (HDC) of Kolkata Port Trust is reported to have a tremendous potential to handle substantial volume of dry bulk cargo consisting of Coking Coal, Non coking Coal, Coke, Lime Stone, Fertilizer Raw Materials, Raw Sugar, Iron Ore etc. In order to ensure materialization of the potential cargo at HDC, while obviating the draft constraints, KOPT has decided to use the higher draft availability at Sagar and other deep draft locations for handling additional cargo by lighterage operations by deployment of Floating Crane. Deployment of Floating Crane is reported to benefit the trade by way of reduction of the overall logistic cost. According to KOPT, the cargo would be brought at Sagar and other deep draft locations of KOPT, where the additional cargo brought in will be transferred into barges by the Floating Crane. Thereafter, the lightened Mother Vessel and the Barges will come to HDC for discharge. The reverse operation is to take place in case of export cargo.
- (ii). In this connection, the KOPT has reportedly decided to engage a Service Provider by way of granting authorization under a license and where the licensing arrangement between KOPT and Service Provider would be governed under Section 42(3) of the MPT Act for a period of 15 years.

The Licensing arrangement is not contemplated on a BOT mode as confirmed by KOPT. In cases where authorisation arrangement u/s 42(3) is other than by way of a BOT concession agreement, Clause 9.1 and 9.2 of the Tariff Policy, 2015, requires this Authority to fix ceiling rates for such services at the concerned ports without reference to individual service provider. For this purpose, proposals for regulating these charges should be initiated by the concerned Major Port Trust and the tariff so fixed, will not undergo a change whether the port itself provides this service or has permitted a private operator to render the services. In the case in reference, the port does not envisage rendering the service on its own and has envisaged to grant an authorization under a license to a Service Provider, other than by way of a BOT concession agreement. This case is, therefore, taken up for prescription of ceiling rates for the Floating Crane to be deployed at KOPT, following the stipulation contained in Clause 9.1 and 9.2 of the Tariff Policy, 2015.

- (iii). As per Clause 9.2 of the Tariff Policy, 2015, in case there is no ceiling tariff prescribed in the concerned Major Port for a particular service / facility under such arrangement, the port shall adopt the tariff prescribed for the similar service/ facility prescribed in any other Major Port Trust. If there is no tariff prescribed in any Major Port Trust or the rate prescribed is not representative for the cargo/ service/ facility envisaged, the Port Trust may file a proposal with reference to optimal capacity following the principles of 2008 guidelines or based on rated capacity. [with reference to the technical specification of the service/ facility/ equipment]. Accordingly, the KOPT has filed a proposal with reference to optimal capacity following the principles of 2008 guidelines to determine the tariff for the deployment of the Floating Crane.
- (iv). The KOPT had filed its proposal on the last day of December 2015. Subsequently, while responding to the additional information/ clarification sought by us, the KOPT vide its letter dated 15 February 2016 has modified its calculations, Scale of Rates and Performance Standards. The modification in the calculation is to the limited extent of changing the ratio of foreign and coastal vessels carrying dry bulk cargo from the earlier ratio of 92:8 to 83:17 and changing the ratio of foreign and coastal vessels carrying other cargo from the earlier ratio of 99:1 to 98:2, by keeping the annual revenue requirement intact. The said modified proposal of February 2016, along with the information/ clarification furnished by the port during the proceedings of the case in reference, has been considered in this analysis.
- (v). Optimal Capacity:
 - (a). KOPT has assessed the optimal capacity of the floating crane at 2.02 million tonnes per annum. By considering the handling rate of dry bulk cargo at 495 tonnes per hour with a load factor of 80% and based on 20 operating hours per crane per day, the KOPT has arrived at the handling rate of dry bulk cargo at 7920 tonnes per day. Applying the ratio of handling rate of dry bulk cargo and other cargo as prescribed in the Upfront Guidelines for multipurpose berth, the KOPT has arrived at the handling rate of Other cargo at 4224 tonnes per day.
 - (b). For arriving at the optimal capacity of the floating crane, the KOPT has provided for the cushion factor at two places. One being towards the load factor of the Floating Crane at 80% and the other as the 70% utilisation factor in the capacity calculation.

In this connection, it is relevant to mention here that factoring of cushion on two parameters while determining optimal capacity has been considered by this Authority in the capacity calculation of Floating crane in the Bunder Basin case of Kandla Port Trust (KPT) as well as in the capacity calculation of Floating crane at the Barge jetty at Tuna at KPT.
 - (c). With regard to considering the operating period of the Floating Crane at 20 hours, the KOPT has reported that all the mother vessels will come with part load because of draft restrictions at Saugor also. Hence, during the cargo transfer operations, there will be occasions when the Floating Crane will have to wait for about 4 hours for aggregation of cargo by the Pay loaders inside the hatches. Given that none of the users/ prospective applicants have objected to the aggregation time considered by KOPT, the judgment of the port in this regard is relied upon.
 - (d). The approach of considering the ratio of handling rate of dry bulk cargo and other cargo as prescribed in the Upfront Guidelines for multipurpose berth, to arrive at the handling rate of Other cargo, has been considered in the capacity calculation of Floating crane in the Bunder Basin case of Kandla Port Trust (KPT) as well as in the capacity calculation of Floating crane at the Barge jetty at Tuna at KPT.

- (e). Though the project envisages handling of predominantly dry bulk cargo, the KOPT is of the view that there may be limited occasions when project is required to handle break bulk cargo by using the Floating Crane. In view of this position, the ratio of dry bulk cargo and other cargo has been considered by KOPT at 99:1, which is relied upon in the analysis.
- (f). Thus, based on the above parameters, the optimal capacity of the floating crane with regard to dry bulk cargo works out to 2 million tonnes per annum and the optimal capacity of the other cargo works out to 0.02 million tonnes per annum, thereby resulting in the aggregate optimal capacity of the floating crane at 2.02 million tonnes per annum at 70% utilization, as calculated by the KOPT, which is considered in this analysis.
- (vi). Capital Cost:
- (a). The capital cost considered by the KOPT comprises of cost of 1 no. of Dumb Barge (50 m X 22 m x 2.5 m) with Genset, 1 no. of Floating Crane on the Dumb Barge, 1 no. of Front End Loader, 3 nos. of Pneumatic Fenders and Miscellaneous Costs @ 5%.
- (b). The cost of Dumb barge at ₹ 11 crores is supported by documentary evidence. This cost is reported to be inclusive of cost of setting crane on top of the deck as well as inclusive of taxes & duties.
- (c). The cost of the Floating Crane at 2.2 million Euros is supported by documentary evidence and is inclusive of Custom duties. The cost of Floating Crane has been updated with the exchange rate of ₹ 76.3297 per Euro prevailing at the time of finalization of the case, as against the exchange rate of ₹ 72.56 per Euro considered by KOPT.
- The KOPT has considered deployment of one no. of Floating Crane on the Dumb Barge. In this context, the KOPT has confirmed that it is technically not possible to deploy more than one number of floating crane on the Dumb barge, as it would severely affect the stability of the dumb Barge, considering that the Floating Crane will have to work in adverse sea condition in Saugor.
- (d). The KOPT has envisaged deployment of Front end Loaders for placement inside ship hatch for aggregation of cargo. The KOPT has not furnished any documentary evidence in support of the cost of Front end loader at ₹ 30 lakhs and has stated that the cost has been taken from the tariff order passed by the Authority for setting up of Transloading Facilities at KOPT vide order No. TAMP/63/2014-KOPT dated 08 January 2015. However, in the tariff Order referred by KOPT, the cost of Front end loader has been considered at ₹ 52.97 lakhs, as estimated by KOPT then. In view of this position, the cost of the Front end loader has been considered at ₹ 52.97 lakhs in our analysis.
- (e). The KOPT has not furnished any documentary evidence in support of the cost of Pneumatic Fender at ₹ 11 lakhs each and has stated that the cost has been taken from the tariff order passed by the Authority for setting up of Transloading Facilities at KOPT vide order No. TAMP/63/2014-KOPT dated 08 January 2015. The amount of ₹ 11 lakhs per fender as considered by KOPT is seen to be as per the cost of Fender considered in the tariff Order referred by KOPT and hence relied upon.
- With regard to the reason for deploying 3 nos. of Pneumatic Fenders, the KOPT has stated that 1 no. will be required to make fast the Floating crane unit with the mother vessel while another fender will be utilised between the Floating crane and the Barge on the other side. Further, since the cargo transfer is to take place at a distance significantly away from HDC, the KOPT has envisaged to keep the 3rd Fender as reserve in case of any emergency situation/ damage to the other two fenders.
- (f). The KOPT has considered miscellaneous capital cost @ 5% of the estimated equipment cost, which is seen to be in line with the Upfront tariff guidelines of 2008.
- (g). In view of the changes in the Capital cost of floating crane and front end loader as discussed above, the Capital cost works out to ₹ 32.68 crores as against ₹ 31.44 crores, estimated by the Port.

(vii). Operating Cost:

- (a). A 50 tonne Bollard pull tug is envisaged to be deployed for maneuvering and making fast the floating crane, on hire basis. The cost of hire of Tugs at ₹ 1.50 lakhs per day is reported to be based on the hire charges considered in KOPT transloading operation case vide Order No. TAMP/63/2014-KOPT dated 08 January, 2015. In this regard, it was pointed out to KOPT that the tug hire charges of ₹ 150000/- per day was relied upon considering the position that this rate was reasonable considering the tug hire charges of about ₹ 167000/- per day considered in the Order No. TAMP/60/2011-KPT dated 02.05.2012 passed by this Authority pertaining to Kandla Port Trust. Considering the time gap and the possible increase in the hire cost of tugs during the intervening period due to inflation, the KOPT was requested to take into account the latest hire charge of tugs in its calculation. The KOPT has, however, stated that the hire charge is adequate and therefore does not call for any upward increase. The same is, therefore, considered in the analysis.

- (b). (i). The Fuel cost has been considered in respect of Tug, Floating Crane and Front end Loader. The unit cost of diesel is considered at ₹ 48.33 per litre prevailing on the date of finalization of the case, instead of ₹ 60.25 per litre considered by KOPT.
- (ii). The fuel consumption of 160 litres per hour is reported to be based on the fuel consumption of tugs considered in KOPT transloading operation case vide Order no. TAMP/63/2014-KOPT dated 08 January, 2015 and hence relied upon.

The basis for considering the fuel cost with regard to 12 hours of operation of a tug in a day is reported to be based on the internal data of KOPT, according to which, Tugs are deployed on an average for 12 hours a day during cargo transfer operations.

- (iii). In respect of the Floating Crane, the fuel consumption of main engine at 96 liters per hour per crane is supported by documentary evidence, and the same is relied upon. The KOPT has, however, not furnished any document in support of fuel consumption of auxiliary engine at 32 litres / hour. None of the users/ prospective applicants have objected to the fuel consumption of auxiliary engine considered by KOPT. The judgment of the port in this regard is relied upon.

The main engine is reported to be operational for 6132 hours per annum and the auxiliary engine is reported to be operational for the entire 8760 hours per annum. According to KOPT, the auxiliary engine will be in operation round the clock for supplying power to the accommodation etc. even when the crane is not in operation.

- (iv). In spite of a specific request, the KOPT has not furnished documentary evidence in support of the fuel consumption of the front end loader at 20 litres per hour. Though the Front end loader was considered in the Transloading case of KOPT, as discussed earlier, the fuel consumption of Frontend loaders was considered on tonnage basis and not hourly basis. Considering the said fuel consumption on tonnage basis and by converting the same on hourly basis, the fuel consumption of KOPT at 20 litres per hour appears to be reasonable and hence relied upon in the analysis.

The hours of operation of Front end loader at 1530 hours per annum is reported to be based on the actual time requirement for cargo aggregation inside the hatch during cargo transfer operations. This is considered.

- (c). The estimation of Insurance at 1% of Total capital Cost, Repairs & Maintenance cost at 5% of Total Capital Cost, Depreciation at 10% of total capital Cost and Miscellaneous Expenses at 5% of total capital Cost are seen to be as per the provisions prescribed in the 2008 Upfront tariff guidelines for a multipurpose cargo berth.
- (d). A steel body launch is envisaged to be deployed on hire basis for to and fro transportation of men and material between shore and the location of operation of floating crane. In this regard, the KOPT has considered a fixed charge of ₹ 1750 per day and a fixed fuel cost at ₹ 550/- per hour. The KOPT has furnished documentary evidence in support of the above referred charges.

The KOPT has assumed that the launch would be in operation for only 3 hours per day, based on the internal data of KOPT, which is relied upon.

- (viii). Return on Capital Employed is allowed at 16% of the estimated capital cost of the facility.
- (ix). Thus, the annual revenue requirement, which is the sum total of the operating cost and the return on the capital employed, works out to ₹ 5.23 crores as against the revenue requirement of ₹ 5.03 crores estimated by the KOPT.
- (x). The ratio of foreign and coastal dry bulk cargo at 83:17 and the ratio of foreign and coastal other cargo at 98:2 is reported to be the average foreign coastal ratio of the past three years.
- (xi). Considering the Annual revenue requirement of ₹ 5.23 crores and considering the handling rates and the ratio of foreign and coastal in respect of dry bulk cargo and other cargo, the rate for the Floating Crane works out to ₹ 129.33 per tonne for dry bulk cargo and ₹ 227.84 per tonne for other cargo as against ₹ 135.65 per tonne for dry bulk cargo and ₹ 238.00 per tonne for other cargo, as proposed by the Port.
- (xii). Based on the above position, the Cost statement furnished by the KOPT has been modified. The modified Cost statement is attached as **Annex I (a)** and **I (b)**.
- (xiii). (a). The KOPT has furnished a full-fledged tariff Schedule containing definitions, general notes and the proposed rate along with its conditionalities. On perusing the draft Scale of Rates furnished by KOPT, it is observed that:
 - (i). The Definitions for the terms like coastal vessel and foreign going vessel as prescribed at S.1 of the proposed draft SOR are same as per existing SOR of KOPT approved in February 2014. They would continue to apply for the proposed facility also.
 - (ii). The General Principles of Assessment in the proposed draft SOR at S.2 are also seen to be same as per existing SOR of KOPT approved in February 2014. They would continue to apply for the proposed facility also.
 - (iii). The Note at S.4 which states that for facilities like Fresh Water Supply to the mother vessel, which the Service Provider may have to arrange by sourcing the same from KOPT; the Service Provider will be entitled to recover the actual cost of same paid by them to KOPT, is seen to be same as per existing SOR of KOPT approved in February 2014. It would continue to apply for the proposed facility also.
- (b). Therefore, only S.3 and S.5 of the proposed draft SOR, which prescribes the Cargo Transfer Charge by Floating Crane and the conditionalities governing the rates is prescribed now.
- (xiv). The KOPT has furnished description to S.3 relating to levy of Cargo Transfer Charge by Floating Crane stating that the charges prescribed is a composite charge for unloading of the cargo from the mother vessel and transfer of the same to a vessel/ Barge directly in case of import or vice versa in case of export, including stevedoring & all other allied services. The note also states that the charge will be applicable for the floating crane operation in the location of setting up of floating crane facility as well as any other deep drafted area within KOPT limit and shall be applicable on the quantity unloaded/ loaded by use of the Floating Crane, as determined through the Draft Survey Report. Further, the note also states that the anchorage charge for vessels as well as wharfage and other levies applicable for handling cargo at the Anchorages shall be paid by the Vessel owner/ cargo interest separately to Kolkata Port Trust, as per Scale of Rates of KOPT time being in force. Since the proposed notes lists down the services included in the prescribed levy and also gives more clarity and reduces ambiguity, the proposed notes are approved.
- (xv). (a). Clause 9.2 of the Tariff Policy, 2015, stipulates that the Port Trust shall propose the Performance Standards to be achieved by the service provider and tariff linked to Performance Standards. Accordingly, subsequent to the joint hearing, the KOPT has proposed performance linked tariff, where lower the productivity, lower the rate and higher the productivity, higher the rate is leviable. Thus, the performance linked tariff proposed by the KOPT provides for incentive for better performance and disincentive for under performance. In this regard, it is noteworthy that cargo wise performance linked tariff has been prescribed in the case of some

major port trusts where the Harbour Mobile Cranes (HMCs) are envisaged to be deployed by the service providers and also in the Transloading facility at KOPT.

- (b). The performance linked tariff structure proposed by KOPT provides for reward by way of an uniform increment in the rate by 2.50% over the previous slab for each slab and a reduction in the rate by 2.50% over the previous slab for each slab. For the purpose, the KOPT has considered the average output of 7920 tonnes per day for the dry bulk cargo and 4224 tonnes per day for the other cargo, as considered in the optimal capacity calculation, as a cut-off point for formulating the performance linked tariff.
- (c). Based on the position put forth by KOPT and given that the prescription of performance linked tariff would enhance the productivity levels and protect the interest of the users, the proposal of the port to prescribe performance linked tariff as furnished by it, is approved.
- (xvi). The KOPT has stated that since the Floating Crane facilities are proposed to be created on licence basis for a period of 15 years, the tariff be kept valid for a period of 15 years subject to the indexation, in line with the approach followed in respect of the Transloading facility at KOPT. With regard to indexation, the KOPT has proposed a note to the effect that the Tariff will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 April, 2016 and 1 January of the relevant year and that such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

If the validity is to be prescribed for a period of 15 years, then the initial tariff fixed now cannot remain constant without capturing the impact of the price fluctuations. Since the KOPT envisages to issue a license for a period of 15 years and have a stability in tariff for a period of 15 years, it is appropriate to prescribe validity for 15 years, as was done in the case of Transloading facility at KOPT. Thus, in order to capture impact of price fluctuation on the tariff fixed now, a provision is kept in the Scale of rates to index the tariff fixed now, to inflation but only to an extent of 60% of variation of WPI occurring between 60% of variation of WPI occurring between 1 January, 2016 and 1 January of every succeeding years, by borrowing the norms prescribed in the 2008 upfront tariff fixation guidelines.

12.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves insertion of the following provision in the existing Scale of Rates of KOPT:

Cargo Transfer Charge by Floating Crane:													
Sl. No.	Commodity		Unit	Rate in Rupees									
				Foreign	Coastal								
(1)	Dry Bulk Cargo		Per Metric Tonne	129.33	77.60								
(2)	Other than Dry Bulk Cargo			227.84	136.70								
Notes	(i)	The charges prescribed above is a composite charge for unloading of the cargo from the mother vessel and transfer of the same to a vessel/ Barge directly in case of import or vice versa in case of export, including stevedoring & all other allied services. The charge will be applicable for the floating crane operation in the location of setting up of floating crane facility as well as any other deep drafted area within KoPT limit and shall be applicable on the quantity unloaded/ loaded by use of the Floating Crane, as determined through the Draft Survey Report.											
	(ii)	The anchorage charge for vessels as well as wharfage and other levies applicable for handling cargo at the Anchorages shall be paid by the Vessel owner/ cargo interest separately to Kolkata Port Trust, as per Scale of Rates of KOPT time being in force.											
	Performance Linked Tariff:												
	The prescribed rate is the base rate for achieving minimum level of cargo transfer rate of 7920 tonnes per day to be computed as per the formula provided in the Licence Agreement. The productivity wise slab rates shall be as follows: <div style="display: flex; justify-content: space-between;"><div>For Dry Bulk Cargo:</div><div>(Rate in ₹ per MT)</div></div> <table><tr><th>Performance Standard in tons</th><th>Foreign</th><th>Coastal</th></tr><tr><td>8501-9000</td><td>135.88</td><td>81.53</td></tr><tr><td>7921-8500</td><td>132.56</td><td>79.54</td></tr></table>				Performance Standard in tons	Foreign	Coastal	8501-9000	135.88	81.53	7921-8500	132.56	79.54
Performance Standard in tons	Foreign	Coastal											
8501-9000	135.88	81.53											
7921-8500	132.56	79.54											

	<table><tr><td>7920</td><td>129.33</td><td>77.60</td></tr><tr><td>7919-7500</td><td>126.10</td><td>75.66</td></tr><tr><td>7499-7000</td><td>122.94</td><td>73.77</td></tr></table>	7920	129.33	77.60	7919-7500	126.10	75.66	7499-7000	122.94	73.77									
7920	129.33	77.60																	
7919-7500	126.10	75.66																	
7499-7000	122.94	73.77																	
	<p>For other Cargo: (Rate in ₹ per MT)</p> <table><tr><td>Performance Standard in tons</td><td>Foreign</td><td>Coastal</td></tr><tr><td>4726-5225</td><td>239.37</td><td>143.62</td></tr><tr><td>4225-4725</td><td>233.54</td><td>140.12</td></tr><tr><td>4224</td><td>227.84</td><td>136.70</td></tr><tr><td>4223-3725</td><td>222.14</td><td>133.29</td></tr><tr><td>3724-3225</td><td>216.59</td><td>129.95</td></tr></table>	Performance Standard in tons	Foreign	Coastal	4726-5225	239.37	143.62	4225-4725	233.54	140.12	4224	227.84	136.70	4223-3725	222.14	133.29	3724-3225	216.59	129.95
Performance Standard in tons	Foreign	Coastal																	
4726-5225	239.37	143.62																	
4225-4725	233.54	140.12																	
4224	227.84	136.70																	
4223-3725	222.14	133.29																	
3724-3225	216.59	129.95																	
	<p>Note:</p> <p>To calculate the ceiling rates for performance below 7920 tonnes (for Dry Bulk cargo) and 4224 tonnes (for other Cargo) per WWD as shown above, the base rate was reduced by 2.5% for first five hundred tonnes and for the 2nd five hundred tonnes the rate was reduced by 5% of the base rate. Likewise performance below 7000 tonnes (for dry bulk cargo) and 3225 tonnes (for other cargo) per WWD shall be calculated by reducing the base rate accordingly.</p> <p>The same methodology shall also be adopted to calculate the incremental ceiling rate beyond 7920 tonnes (for Dry Bulk cargo) and 4224 tonnes (for other Cargo) per WWD and in such case the base rate is increased by 2.5% for first five hundred tonnes, 5% for 2nd five hundred tonnes over the base rate. The same methodology shall be adopted to calculate the rate beyond 9000 tonnes (for dry bulk cargo) and 5225 tonnes (for other cargo) per WWD.</p> <p>The Cargo Transfer Rate shall be computed on WWD basis as per the following formula:</p> <p><u>Total cargo transferred between mother vessel and the barges / daughter vessels x 24</u> Cargo Transfer Time (in hours)</p> <p>Immediately after completion of cargo transfer operations, and before the sailing of the Mother Vessel (OGV) from the Transfer Point, Statement of Facts shall be made out duly signed by Master of the Mother Vessel (OGV) and the authorized representatives of the Licensee’s Floating Crane and Barge / Daughter Vessel and shall be distributed at the transfer point amongst the following concerns:</p> <p>(a) Master of the vessel / agents of the vessel. (b) Representative of Licensee (c) Representative of the barge / daughter vessel. (d)The consignee / consigner, if so desires, may also depute their agents / representatives for signing of the SOF.</p> <p>The Cargo Transfer Time for the purpose of assessment of performance standard of the Floating Crane arrangement to fulfil the provisions of the Scale of Rates of the Floating Crane Charges shall be strictly calculated on the basis of SOF duly signed by the above said parties.</p>																		
	<p>The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January, 2016 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.</p>																		
	<p>The rates approved will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India and shall remain in force for a period of fifteen years, subject to indexation, as explained above.</p>																		

12.2. The rates approved will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India and shall remain in force for a period of fifteen years, subject to indexation, as explained earlier.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)
[ADVT.III/4/EXTY./143/16(86)]

Annex - I (a)

Cost Statement for fixation of tariff for transfer of cargo between Mother Vessel and Daughter Vessel / barges within the limits of Kolkata Port Trust (KOPT) by Floating Crane.			
Sl. No.	Particulars	Estimates furnished by KOPT in its proposal dated 30.12.2015 and clarification dated 15.02.2016 and 23.02.2016	Estimates Modified by TAMP
A	OPTIMAL CAPACITY OF FLOATING CRANE		
	Handling Rate per hour (25cbm grab x 0.9 density of Material x 22 cycles per hr.)	495	495
	Maximum Working Hours	20	20
	Maximum Handling Rate /day	9900	9900
	Operating Load factor	80%	80%
	Handling rate of Dry Bulk cargo per day (MT / Day)	7920	7920
	Handling rate of Other cargo per day (MT / Day)	4224	4224
	53.33% of handling rate of Dry bulk Cargo		
	Maximum Cargo to be handled per Annum :		
	Dry Bulk Cargo	2003324	2003324
	7920 MT per day x 365 days x 70% x 99 % (Envisaged Cargo Share)		
	Other Cargo	10792	10792
	4224 MT x 365 days x 70% x 1% (Envisaged Cargo Share)		
	Optimal capacity Of Floating Crane (Metric Tonnes per annum)	2014117	2014116
	Optimal capacity Of Floating Crane (Million Metric Tonnes per annum)	2.02	2.02
		₹ in Lakhs	
B	CAPITAL COST		
(i)	<u>Floating crane</u>		
	- Dumb Barge (50 m X 22 m x 2.5 m) with Genset	1100.00	1100.00
	- Floating Crane on the Dumb Barge	1831.13	1926.27
	[KOPT: - (2.2 Million Euro @ 72.56 per Euro + 14.71% custom duties)]		
	[TAMP: - (2.2 Million Euro @ 76.3297 per Euro + 14.71% custom duties)]		
(ii)	Front End Loader	30.00	52.97
(iii)	Pneumatic Fender (3 nos.)	33.00	33.00
	(Rs. 11 Lakhs per unit x 3 fenders)		
(iv)	Miscellaneous Costs @ 5%	149.71	155.61
	TOTAL	3143.84	3267.85
C	OPERATING COST		
(i)	50 T Bollard pull Tug Hire Cost	547.5	547.50
	[KOPT: - (Rs.1.50 lakhs per day x 365 days)]		
	[TAMP: -(Rs.1.50 lakhs per day x 365 days)]		

(ii)	Fuel cost		
	- Tug	294.98	237.09
	KOPT- (160 Litres per Hour x 12 Hours operation per day x 365 days x 70% x Rs.60.25 per litre) TAMP- (160 Litres per Hour x 12 Hours operation per day x 365 days x 70% x Rs.48.33 per litre)		
	- Floating Crane	523.57	419.98
	[KOPT- (Main Engine - 96 lit/Hr x 6132 hours x Rs.60.25 per Litre) + (Auxiliary engine- 32 lit/Hour x 8760 hours x Rs.60.25 per Litre)] [TAMP-(Main Engine- 96 lit/Hr x 6132 hours x Rs.48.33 per Litre) + (Auxiliary engine- 32 lit/Hour x 8760 hours x Rs.48.33 per Litre)]		
	- Front End Loader	18.44	14.82
	KOPT- (20 lit/ hr x 1530 hours x Rs.60.25 per Litre) TAMP-(20 lit/ hr x 1533 hours x Rs.48.33 per Litre)		
(iii)	Insurance (1% of Total capital Cost)	31.44	32.68
(iv)	Repairs & Maintenance (5% of Total Capital Cost)	157.19	163.39
(v)	Depreciation (10% of total capital Cost)	314.38	326.79
(vi)	Launch Hire	10.60	10.60
	KOPT- [Fixed Charge- Rs.1750.00 per Day + Fuel Cost - Rs 550/- per hour x 3 hours per day x 255 days] TAMP-[Fixed Charge- Rs 1750.00 per Day + Fuel Cost - Rs.550/- per hour x 3 hours per day x 255 days]		
(vii)	Miscellaneous (5% of Gross Fixed Asset Value)	157.19	163.39
	TOTAL	2055.29	1916.23
D	RETURN ON CAPITAL EMPLOYED @ 16%	503.01	522.86
E	ANNUAL REVENUE REQUIREMENT		
	- Operating Cost	2055.29	1916.23
	- Return on Capital Employed	503.01	522.86
		2558.30	2439.09
F	PER TONNE HANDLING RATE (Foreign cargo)		
	- Dry Bulk Cargo	135.65	129.33
	- Other Cargo	238.00	227.84
	PER TONNE HANDLING RATE (Coastal cargo)		
	- Dry Bulk Cargo	81.39	77.60
	- Other Cargo	142.80	136.70

Annex - I (b)										
As per TAMP										
	Tonnage	Foreign	Coastal	Handling rate	Cargo working days	% of working days	Revenue Requirement		Per tonne Foreign rate	Per tonne Coastal rate
Dry Bulk	2003324	1662759	340565	7920	253	99%	2439.09	2414.70	129.33	77.60
Other Bulk	10792	10576	216	4224	3	1%		24.39	227.84	136.70
	2014116	1673335	340781		256		2439.09	2439.09		
As per KOPT										
	Tonnage	Foreign	Coastal	Handling rate	Cargo working days	% of working days	Revenue Requirement		Per tonne Foreign rate	Per tonne Foreign rate
Dry Bulk	2003324	1662759	340565	7920	253	99%	2558.30	2532.72	135.65	81.39
Other Bulk	10792	10576	216	4224	3	1%		25.58	238.96	143.38
	0	1673336	340781		256		2558.30	2558.30		